Die

Getreide- und Mehl-Eisenbahntarife Rußlands

im letzten Decennium

(1889—1899).

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Doktorwürde

der

Staatswirtschaftlichen Fakultät

der Königlich Bayerischen Ludwig-Maximilians-Universität

zu München

vorgelegt

von

Piotr von Weryho

aus Pskow.

Leipzig 1900.

Angenommen von der staatswirtschaftlichen Fakultät.

Referent: Professor Dr. W. Lotz.

Erstes Kapitel.

Zur Geschichte der Getreide- und Mehltarife.

§ 1. Als man in Rußland anfing, die Eisenbahnlinien zu eröffnen, wurde der Frage der Tarifgestaltung keine besondere größere Aufmerksamkeit geschenkt. Vor ungefähr 30 Jahren erschien die Beschränkung des Rechtes der Eisenbahnen, die Transportpreise übermäßig zu erhöhen, als hinreichend, um die Interessen des Volkes und des Gewerbes, welche diese monopolisierten Verkehrswege zu benutzen gezwungen waren, vollkommen zu sichern. Indem die Regierung dies vor Augen hatte, wurden in die Statuten der Eisenbahngesellschaften die sogenannten Maximaltarifsätze eingestellt.

Diese Maximaltarifsätze betrugen für[1]

Getreide und Roggenmehl	1/24 Kop.	pro Pud	und	1	Werst	(= 5,14 Pf. pro tkm)[2]
Weizenmehl und Ölsamen	1/18	"	"	1	"	(= 6,85 " ")

Dabei wurde aber auf Entfernungen von mehr als

200 Werst	ein Abschlag von	10 %
500 "	" "	15 % und
1000 "	" "	20 %

der ganzen Fracht gewährt.

Solche Frachtsätze erhoben die russischen Eisenbahnen für die Beförderung von Getreide und Mehl größtenteils noch in den siebziger Jahren. In Ermangelung direkter Tarife berechnete aber nun jede Eisenbahn die Transportkosten einzeln, sodaß infolgedessen von der oben erwähnten prozentualen Ermäßigung bei Strecken von 200 Werst selten Gebrauch gemacht wurde.

Vor dem Bau der Eisenbahnen zahlte man entweder für den Getreidetransport, da er per Achse stattfand, hohe Summen, oder das Getreide fand infolge des Mangels an Verkehrsmitteln überhaupt keinen Absatz. Es ist nun leicht erklärlich, daß in den ersten Zeiten nach der Eröffnung der Schienenwege das Getreide leicht zu den hohen Tarifsätzen versandt werden konnte[3].

---

[1] J. Witte: Die Grundsätze der Eisenbahntarife. Wien 1883 (russ.) S. 184.

[2] Die Umrechnung in deutsche Werte ist hier wie auch fernerhin zu dem Kurse von 100 Rbl. = 216 Mk. (1 Werst = 1067 m, 1 Pud = 16,38 kg oder 610 Pud = 10 t) erfolgt (Mult. 123,4). Der Kurs von 216 hat nicht immer zwischen 1878 und 1898 geherrscht, entspricht aber ungefähr der durchschnittlichen Kaufkraft des Rubels innerhalb dieser Epoche.

[3] Nach Peez zehrt sich der Wert eines Metercentners Weizen, zu 12 Mk. be-

Mit der Entwicklung des Eisenbahnnetzes aber erkannte man, daß das Getreide auf weite Entfernungen, trotz seines niedrigen Preises in einigen Produktionsgebieten, die nach diesen Maximaltarifen berechneten Transporte gar nicht ertragen konnte. Diese Erwägung war der erste Grund zur Erniedrigung der Getreidetarife; der zweite Grund bestand in der Entwicklung der Konkurrenz innerhalb der einzelnen Bahnen.

Mit der Entwicklung und der zunehmenden Komplikation des Eisenbahnnetzes begann der Wettbewerb, sich mehr und mehr zwischen den einzelnen Eisenbahnlinien und ihren ganzen Richtungen auszubreiten.

Der hauptsächlichste Gegenstand dieser Konkurrenz, die entweder in einen förmlichen Tarifkampf überging, oder mit einer Einigung unter den Bahnen endigte, war das Getreide, als der wichtigste Transportartikel der Eisenbahnen. In der zweiten Hälfte der achtziger Jahre umfaßte dieser Wettbewerb den größten Teil des Eisenbahnnetzes und führte 1887 zu fast allgemeiner Erniedrigung der Getreidetarife [1]. Die Ermäßigung der Transportpreise erschien besonders stark für das nach Sewastopol und Odessa wie nach der westlichen Landesgrenze und den baltischen Häfen aus dem fruchtreichen, mit einer großen Ernte gesegneten Kursker Gebiete geschickte Getreide [2]. Doch der Vorteil dieser niedrigen Tarife war für die russische Landwirtschaft sehr zweifelhaft. Unter dem Einflusse des Tarifkampfes wurden die Tarife nicht nach den damaligen Bedürfnissen der Landwirtschaft und des Getreidehandels, sondern hauptsächlich nach der thatsächlichen Lage und finanziellen Machtstellung der verschiedenen Eisenbahngesellschaften festgesetzt. Der größere Teil der Transportpreise floß infolge ihrer plötzlichen Feststellung, ihrer vollkommenen Unbeständigkeit und der Unsicherheit hinsichtlich der Dauer ihrer Wirksamkeit in die Taschen der Kommissionäre.

Überhaupt wirkte die außerordentliche Ungleichheit der 1887 eingetretenen Erniedrigung der Getreidetarife, in Verbindung mit der Unbeständigkeit und ungewöhnlichen Verschiedenheit derselben, namentlich infolge der dabei herrschenden Willkür und der Konkurrenz der Eisenbahnen, in ungünstiger Weise auf die allgemeine Lage der Landwirtschaft ein und rief eine Menge von Klagen hervor.

Gleichzeitig bereitete die erwähnte Erniedrigung der Getreidetarife dem

---

rechnet, in den Transportkosten auf, auf alten Straßen bei 100 km, auf neuen Kunststraßen bei 400 km, nach den Tarifen der ersten Bahnen bei 1500 km, nach neueren Frachttarifen bei 4500 km, bei Seeschiffahrt bei 25000 km. Dr. E. v. Philippovich: Grundriß der politischen Ökonomie II. Band 1. Teil S. 297.

[1] Tschuprow u. Musnicki: Ordnung der Getreide-Eisenbahntarife. Petersburg 1890 S. 17.

[2] Siehe Tabelle XII auf S. 65.

Staate großen Schaden, da der Staat für einen bestimmten Teil der Einnahmen Garantie leistete. Diese nicht normale Lage der Dinge rief endlich eine entschiedene Einmischung seitens des Staates hervor. Laut Allerhöchstbestätigten Beschlusses des Ministerkomitees vom 3. November 1887 war das Cirkularschreiben des Ministers des Verkehrswesens, das die Erniedrigung der Getreideausfuhrtarife ohne die jeweilige Genehmigung seitens der Regierung den Eisenbahnen verbot, vollständig für Recht erklärt worden[1]. Ungefähr in derselben Zeit wurde der Regierung durch den Staatsrat im Princip das Recht der Leitung und Aufsicht gegenüber der Thätigkeit der Eisenbahnen in der Festsetzung der Tarife zuerkannt.

Für den Augenblick empfahl man dem Minister des Verkehrswesens die Ausarbeitung dieser ermäßigten Tarife, welche jedoch damals aus mannigfaltigen Gründen nicht zur Vollendung gelangte. In Wirklichkeit wurde die Ordnung der Getreide- und Mehltarife erst in vier aufeinander folgenden Durchsichten derselben ausgeführt.

§ 2. Die erste Durchsicht fand im Jahre 1888 statt, gelegentlich des allgemeinen Kongresses der Vertreter sämtlicher Eisenbahnen Rußlands und unter der Teilnahme der Ministerien des Verkehrswesens und der Finanzen. Sie betraf aber nur die Getreideausfuhrtarife[2]. Die folgenden Durchsichten, in den Jahren 1889, 1893 und 1896/97 wurden auf die Initiative und unter der unmittelbaren Leitung des Ministeriums der Finanzen, von der im Jahre 1889 neugebildeten Tarifbehörde vorgenommen. Sie betrafen alle Tarife, nicht nur die des Ausfuhrverkehrs, sondern auch die Tarife des Inlandsverkehrs.

Selbstverständlich konnte bei der ersten Durchsicht der Getreidetarife der erstrebte Erfolg nicht erreicht werden, weil die Durchsicht ja nur der erste Versuch war, den schrecklichen Wirrwarr der Tarife, der infolge der freien Konkurrenz und der Selbständigkeit der Eisenbahnen bei der Schaffung der Tarifsätze entstanden war, zu klären. Außerdem wurde diese Durchsicht, wie schon einmal gesagt, durch die Eisenbahnen allein, nur unter der Teilnahme der Vertreter der Regierung, herbeigeführt.

Die leitenden Principien und die hauptsächlichsten Resultate der durchgeführten Ordnung der Tarife auf dem allgemeinen Kongreß des Jahres 1888 bestanden in folgendem:

Als Hauptbasis wurden bei der Feststellung der Transportpreise die allgemeinen Kosten angenommen, die von den Produktionsorten bis zu dem

---

[1] Sammlung der Gesetze und Verordnungen der Regierung vom Jahre 1887.
[2] Tschuprow und Musnicki: Ordnung der Tarife 2c. S. 17.

Hauptabsatzmarkte, nämlich London, entstanden. Zu diesem Behufe wurden Berechnungen über die Platzkosten in den russischen Ausfuhrhäfen, sowie über die Höhe der Seefrachten und der Seeversicherung angestellt. Nach den Frachtsätzen, die in jener Zeit am meisten bei den Eisenbahnbeförderungen im Gebrauche waren, wurde der Ausfuhrtarif nach den für jedes Produktionsgebiet wichtigen Transportrichtungen, den sogen. kürzesten Routen[1], festgestellt; dabei wurden die Tarife zu den anderen Häfen nach den Differenzen der Platzkosten, Seefrachten u. s. w. für jeden gegebenen Hafen im Vergleich zum nächstgelegenen festgesetzt[2]. Die Durchsicht im Jahre 1888 stellte den ersten Versuch einer auf bestimmten Principien beruhenden Regelung der Tarife dar. Hierdurch unterschied sich dieser Kongreß in entscheidender Weise von den bisherigen Eisenbahnkongressen, auf welchen die Festsetzung der Transportpreise gewöhnlich auf Grund zufälliger und örtlicher Erwägungen als Frucht der Privateinigung der dabei interessierten Eisenbahnen zustande kam. Das allgemeine Princip, das auf dem Kongresse angenommen wurde, zeichnete sich zweifellos durch einige gute Eigenschaften aus. Mit dem vorgenommenen Ausgleich der Unterschiede, die von der Beförderung der Eisenbahnen nicht abhängig waren, strebte der Kongreß darnach, allen russischen Eisenbahnen die gleichartigen Grundsätze bei Behandlung der Getreideausfuhr aufzuerlegen und den alten Wettbewerb unter ihnen aufzuheben, welcher dem Publikum nur einen zweifelhaften Vorteil brachte, zweifellos aber die Eisenbahnen selbst und die Regierung schädigte. Gleichzeitig machte der Kongreß den Versuch, den bisherigen, nach einer Richtung hin bestimmten Getreidetransport aus einzelnen Produktionsrayons zu beseitigen und die Ausfuhr nach irgend welchen Häfen oder nach irgend welcher Richtung hin zu lenken. Für jeden Rayon wollte der Kongreß alle für Getreide zu erreichenden Häfen eröffnen und somit den Produzenten und Händlern die Möglichkeit geben, ihren Transport nach demjenigen angrenzen-

---

[1] Es wird diejenige der konkurrierenden Schienenverbindungen zwischen zwei Orten, die sich als die kürzeste ausweist, als tarifbildend angenommen.

[2] So z. B. betrugen die Frachtsätze von Kursk und anderen wichtigen Stationen dieses Gebietes (kurze Route) nach Libau 23,77 Kop. pro 1 Pud. Die Seefrachten, Seeversicherung und Platzkosten bezifferten sich in Kopeken für 1 Pud

in Libau 8,70, in Königsberg 8,70, in Riga 9,78, in Petersburg 10,18,
dagegen die Eisenbahnfracht

bis Libau 23,77, bis Königsberg 23,77, bis Riga 22,68, bis Petersburg 22,30,
so daß die Gesamttransportkosten bis London

über Libau 32,47, über Königsberg 32,47, über Riga 32,46, über Petersburg 32,48
ungefähr gleich waren.

den Punkt zu lenken, in welchem die besten Preise zu erwarten waren. Außerdem lag der Vorteil des durchgeführten Princips in dem Bestreben, alle Häfen und Handelscentren zu berücksichtigen, während bei der bisherigen unbegrenzten Konkurrenz und noch mehr bei den Privateinigungen der Eisenbahnen einzelnen Orten geradezu der Untergang drohte.

Einen Fehler in der durch den Kongreß angenommenen Ordnung der Getreide- und Mehltarife kann man darin erblicken, daß durch die Zugrundelegung der mittleren, durch eine Reihe von Jahren gegebenen, veränderlichen Größen, wie Seefrachten, Versicherungsprämien und Platzkosten in Häfen, diese Ordnung nicht die Möglichkeit gab, die Gleichheit der Ausfuhr über die verschiedenen Häfen zu verwirklichen, was doch die Absicht des Kongresses war. In der Periode der Erhöhung der Seefrachten vermehrten sich von selbst die Chancen der Ausfuhr über solche Häfen, welche London am nächsten liegen, wie die baltischen; dagegen war es bei Erniedrigung der Seefrachten vorteilhafter, über solche Häfen auszuführen, welche sich am entferntesten von England befinden, weil man unter solchen Bedingungen in größerem Maße von dem Vorteil, der aus der Billigkeit der Seefrachten entspringt, Nutzen ziehen konnte.

Beim Übergange von den allgemeinen Principien zu den Tarifen selbst, die durch den Kongreß 1888 ausgearbeitet wurden, verdient vor allem der Umstand Erwähnung, daß diese Tarife im Vergleich zu den bisherigen eine bedeutendere Entwicklung des direkten Verkehrs der inländischen Stationen mit den Häfen darstellten; so zum Beispiel wurden Tarife für den direkten Verkehr zu den Häfen und den Grenzpunkten in der Periode 1887—1888 fixiert von 1131 Stationen mit 3268 besonderen Einheitssätzen; die im Jahre 1888 eingeführten Tarife enthalten ferner 5103 Sätze für den direkten Verkehr, die fixiert wurden von 1218 Stationen[1].

Dabei ergaben diese neuen Tarife einen Fortschritt auf dem Gebiete der Erniedrigung der Transportpreise für weite Entfernungen und trugen den Charakter von stark fallenden Staffeltarifen[2]. Die Erhöhung der Transportpreise fand nur in den südwestlichen Rayons (Kursk-, Orel-, Tula-, Tambow- und Charkow-Gouvernements) in der Richtung nach dem Schwarzen Meere statt; hierbei muß bemerkt werden, daß diese Erhöhung, wie schon oben bewiesen, die durchaus notwendige Folge der allgemeinen Regelung

[1] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung des Getreidetarifs auf 0,01 Kop. für das Pudwerst. Eisenbahndepartement des Finanzministeriums (Beilage) Petersburg 1896.

[2] Vgl. Tschuprow u. Musnicki: Ordnung der Tar. ꝛc. (Annex Nr. 1—10, besonders Anex Nr. 10).

der Tarife war, weil letztere nicht auf Grund der am meisten erniedrigten Sätze, welche man auf alle Bahnen hätte ausdehnen müssen, durchgeführt werden konnte.

Auf diesem Kongresse wurde beschlossen, nach den Getreidetarifen folgende Artikel zu befördern:

Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Spelz, Mais, Sorghun, Erbsen, Bohnen, Linsen, Wicken, Erdnüsse, Mehl, Graupen, Malz, gedörrtes Mehl, Kleie, Kartoffeln, Ölkuchen und ebenso ölhaltige Samen (außer Senf, Flachs und Rapssamen, welche um 8 % teuerer tarifierten). Dabei wurde festgesetzt, daß diejenigen Eisenbahnen, die jene Samen zu höheren Tarifen beförderten, diese Tarife beibehalten sollten. Auf den Eisenbahnstrecken, auf denen die Mühlenfabrikate höher als Getreide tarifierten, wurde die Erhöhung gestattet, aber nicht mehr als um 15 Rubel pro Wagenladung für Weizenmehl und Graupen, und 6 Rubel für Roggenmehl. Bei der Ausfuhr von Mehl und Graupen aus den Häfen und Grenzorten nach dem Auslande wurde den Versendern ein Teil der Transportkosten von den Eisenbahnverwaltungen zurückerstattet, sodaß nach dieser Zurückvergütung die Beförderung auf den russischen Eisenbahnen wie bei den Getreidetarifen, jedoch mit Abzug von 3 Rubel pro Wagen für Graupen oder Mehl, gleichviel ob Roggen- oder Weizenmehl, behandelt wurde, solange der Abzug nicht 2 % des gesamten Transportpreises überstieg. Im äußersten Falle machte der Abzug 2 % aus.

Diese Vorschrift wurde nicht auf jene Eisenbahnen ausgedehnt, in deren Tarifen schon höhere Abzüge berechnet waren. Dieselben sollten ohne weitere Erhöhung oder Erniedrigung bleiben[1].

Die Arbeit des Kongresses, eingeengt in die Form systematischer Ausweise, trug den Namen der „Sammlung der Tarife für den Transport von Getreide zu den Häfen und der westlichen Landesgrenze“. Das Ministerium des Verkehrswesens genehmigte die so festgesetzten Tarife und bestimmte, daß dieselben für ein Jahr, vom 1. September 1888 bis zum 1. September 1889, Geltung haben sollten[2].

Wenn nun zwar die Sammlung auch den Namen der Tarife zu den Häfen und zu den westlichen Grenzen, mit der offenbaren Absicht, die Ausfuhr zu fördern, erhielt, waren die vorgenommenen Erleichterungen und Ermäßigungen doch nicht notwendig bloß Erleichterungen und Ermäßigungen

---

[1] Miroslawski: Die Durchsicht der Getreidetarife. Petersburg 1896 S. 15—16 (russisch).

[2] A. Suligowski: Die Landwirtschaft ꝛc. S. 30.

für den Getreideexport, da nach den Grenzpunkten loco zu erniedrigten Tarifen verfrachtetes Getreide auch im Inlande bleiben konnte. Diese Tarife sicherten den von den Häfen und dem Westen entfernt liegenden Provinzen nicht unbedeutende Vorteile zu, sowohl was die Ausfuhr als auch was die Beförderung im Inland betrifft.

§ 3. In derselben Zeit wurde eine unter dem Präsidium des Senators Plewe Allerhöchst niedergesetzte Kommission zur Erforschung der Gründe des Niederganges der Getreidepreise ins Leben gerufen.

Diese Kommission sah in der Regelung der Eisenbahntarife einen der wichtigsten Ausgangspunkte, um die Marktlage der landwirtschaftlichen Produkte zu bessern. Nach den Worten des Vorsitzenden hat die Regierung mit dem Augenblicke der Begründung der Tarifbehörde den entsprechenden Weg beschritten, um auf den Transport von Getreideladungen einzuwirken; ihre Teilnahme aber an der Feststellung der Getreidetarife wurde zum Hauptfaktor in der Regelung des Getreidemarktes und zum mächtigen Mittel, die Bedürfnisse der Landwirtschaft zu befriedigen. Im Einklange mit diesen Gedanken lenkte die Kommission ihr Augenmerk auf die Getreidetarife, und als die Tarifbehörden ihre Amtsthätigkeit begannen, wurden die Anträge auf Grund des Kaiserlichen Auftrages vom 7. April 1889 dem Finanzminister übermittelt. Abgesehen von Einzelheiten läßt sich der Inhalt der Anträge auf folgende drei Punkte reduzieren[1]:

1. Man solle die Getreidetarife erniedrigen durch höhere Abzüge bei dem Transport auf weite Entfernungen.
2. Man solle einheitliche Tarife auf Mühlenfabrikate festsetzen.
3. Man solle auf allen Wegen für die Zufuhr und das Mahlen von Getreide Orte bestimmen, wo das Getreide nach Belieben lagern könnte, um vermahlen oder verkauft zu werden, jedoch mit dem Recht zu weiterem Transport nach erniedrigten Tarifen, als ob keine Unterbrechung in dem Transport stattgefunden hätte.

Das Departement der Eisenbahnangelegenheiten nahm bei der Übernahme der Arbeiten diese Principien an und begründete auf ihnen das neue Tarifsystem, welches am 27. September 1889 in Wirkung trat.

Die Durchsicht im Jahre 1889 und besonders die folgenden Durchsichten der Getreidetarife unterscheiden sich von der ersten dadurch, daß sie nicht nur unter der unmittelbaren Leitung des Finanzministeriums, sondern auch unter besonderer Teilnahme der Vertreter der Landwirtschaft der

[1] A. Suligowski: Die Landwirtschaft 2c. S. 31.

fruchtbarsten Provinzen, dann des Börsenkomitees, der Müllerei und der dabei interessierten Regierungsverwaltungen ausgeführt wurden.

In den diesbezüglichen Beratungen des Ministeriums der Finanzen wurden unter der Mitwirkung dieser Personen alle Fragen, welche die Getreidetarife, ihr System und ihre Dimensionen betrafen, erörtert. Die bezeichnete Zusammensetzung der Versammlung sicherte eine allseitige gründliche Besprechung und die möglichste Berücksichtigung aller die Getreidetarife betreffenden Interessen der Landwirtschaft und der mit derselben in Verbindung stehenden Zweige des Gewerbes und des Handels. Es verdient wohl erwähnt zu werden, daß große vorbereitende Arbeiten des Departements der Eisenbahnangelegenheiten diesen Beratungen im Jahre 1889, und besonders 1893 und 1896/97 vorausgingen, um die Bedingungen der Getreideproduktion und die Beförderung des Handels in Rußland und in den wichtigsten Staaten Europas und Amerikas klar zu legen[1].

Bei der Durchsicht 1889 wurde ein wichtiger Schritt auf dem Wege zur Gleichmäßigkeit und Einheitlichkeit der Getreide- und Mehltarife dadurch gemacht, daß eine allgemeine Tarifformel ausgearbeitet wurde, welche folgendermaßen lautet[2]:

von	1— 360	Werst	zu $^1/_{24}$ Kop. für die Pudwerst (= 5,06 Pf. pro tkm) mit einem Abzug von 10 % für Entfernungen über 200 Werst;
„	360—1600	„	außer der Fracht für 360 Werst noch $^1/_{80}$ Kop. für 1 Pud und Werst (= 1,54 Pf. pro tkm);
„	1600—3000	„	außer der Fracht für 1600 Werst noch $^1/_{200}$ Kop. für 1 Pud und 1 Werst (= 0,61 Pf. pro tkm);
„	3000 u. weiter	„	dieselbe Fracht wie für 3000 Werst[3].

Außer diesen Frachtsätzen wurden Nebengebühren für jede Versendung erhoben, und zwar:

Stationsgebühren	0,70 Kop.	für 1 Pud	od. Rbl.	4,27	pro Wagen	(= 9,22 Pf.	pro 100 kg)
Verladung . . .	0,22 „	„ 1 „	„ „	1,34	„ „	(= 2,89 „	„ 100 „)
Ausladung . . .	0,11 „	„ 1 „	„ „	0,67	„ „	(= 1,44 „	„ 100 „)
			Zusammen Rbl.	6,28	pro Wagen	(= 13,55 Pf.	pro 100 kg)

Außerdem gab es Wiegegebühren 0,25 Kop. pro 1 Pud oder Rbl. 1,52 pro Wagen (= 3,28 Pf. pro 100 kg) und auf einigen Eisenbahnen wurden besondere Stationsgebühren für die Einrichtungen zur Bewahrung der

---

[1] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung 2c. S. 4 ff.

[2] J. Miroslawski: Die Durchsicht der Getreidetarife S. 19 ff., auch K. Frankenstein: Materialien zur 2c. Berlin 1894 S. 11.

[3] Es ist dies dasselbe Princip, wie im ungar. Personentarif der XIV. Zone (über 225 km).

Transporte ¹/₅ Kop. für 1 Pud oder Rbl. 1,22 pro Wagen (= 2,63 Pf. pro 100 kg) erhoben.

Die neuen Tarifsätze fanden ihre Anwendung auf Korn, Mehl, Grütze, Ölsamen und Abfälle der Müllerei und der Ölproduktion unter folgenden Abweichungen:

Für Hafer aus den Gouvernements Orel, Tula, Rjäsan, Tambow, Pensa, dann aus dem nördlichen Teil des Gouv. Woronesh, dem nordwestlichen Teil von Saratow, der nördlichen Hälfte der Gouvernements Kursk und Poltawa und dem südlichen Teil des Gouv. Tschernichow wurde eine Ermäßigung zugelassen, welche nicht über 10 % betragen und nur dann in Anwendung kommen sollte, wenn die bezeichneten Gouvernements aus dieser Durchsicht der Tarife keine Tarifherabsetzung erlangen würden.

Für Ölsamen wurde die Erhöhung gegenüber der Formel auf den Wegen zugelassen, auf welchen diese schon nach den Tarifen von 1888 angewendet wurde; diese letzte Maßnahme galt auch für Mehl, wenn die Bahnen zu Gunsten der Beibehaltung oder der Einführung der Differenz in der Taxierung von Mehl und Korn einen hinreichenden Grund angaben. Bei der Ausfuhr von Mehl und Graupen, die nach denselben Sätzen wie Getreide befördert wurden, wurde ein Abzug von 10 % der ganzen Fracht von der Eisenbahn den Versendern zurückvergütet. Bei der Beförderung von Mehl nach höheren Tarifen als den allgemeinen Getreidetarifen gehörte zu den 10 % Abzug noch dieser ganze Unterschied. Dieser Abzug wurde auch für das Mehl angewandt, das in Häfenmühlen gemahlen wurde, wenn das Korn auf Eisenbahnen zugeführt worden war.

Nach dieser Formel wurden die Ausfuhrtarife nach den für jedes Produktionsgebiet wichtigen Transportrichtungen, den sogen. kürzesten Routen, festgestellt; dabei wurden die Tarife zu den anderen Häfen nach den Differenzen der Platzkosten, Seefrachten u. s. w. für alle gegebenen Häfen im Vergleich zum nächstgelegenen Hafen festgesetzt.

Diese sogen. Häfendifferenzen betrugen[1]:

für Petersburg . . .	10,75 Kop. per 1 Pud		für Nikolajew . .	17,25 Kop. per 1 Pud
„ Reval	10,75 „ „ „		„ Sewastopol . .	14,90 „ „ „
„ Riga	10,50 „ „ „		„ Rostow	20,00 „ „ „
„ Libau	9,85 „ „ „		„ Taganrog . . .	20,75 „ „ „
„ Königsberg . .	9,85 „ „ „		„ Mariupol . .	20,50 „ „ „
„ Danzig	8,50 „ „ „		„ Noworossijsk .	17,15 „ „
„ Odessa	16,30 „ „ „			

[1] J. Miroslawski: Die Durchsicht ꝛc. S. 20.

Diese Sätze fanden Anwendung auch für die Feststellung der Transportpreise nach zwei preußischen Häfen, Königsberg und Danzig, nur mit der Abweichung, daß die Transportpreise von östlich und nördlich gelegenen Bahnen der Linien Smolensk=Orel=Grjasi=Woronesh=Swierewo höher als die Libauischen[1] gestellt wurden, so nach Königsberg um $5^1/_2$ Rbl. pro Wagenladung und nach Danzig im entsprechenden Verhältnis.

Wenngleich in der verhältnismäßig kurzen Zeit die Vorarbeiten der Kommission nur wenig umfangreich sein konnten, so hat diese Arbeit dennoch einen wesentlichen Beitrag zur Förderung einer einheitlichen und gleichmäßigen Tarifbildung geliefert, indem eine Formel für die Ausrechnung der Tarife gefunden wurde, die nach oben eine Grenze schuf. Allein mit Rücksicht auf die bisher geltenden vielen Ausnahmetarife und vielen Ausnahmebestimmungen bei Zusammenstellung der Tarife der einzelnen Gruppen, wurde es im Finanzministerium für unerläßlich notwendig erachtet, bezüglich der Durchführung jener Formel vielfache Abweichungen zu gestatten, um den Übergang zu geordneten Verhältnissen für die Landwirtschaft nicht gar zu empfindlich wirken zu lassen.

Das Ministerium der Finanzen beschloß, zur Annäherung an die Formel die Erhöhung der Preise nur stufenweise und mit besonderer Vorsicht zuzulassen; die Erniedrigung der Preise bis zum Niveau der Formel wurde zugelassen in allen Fällen, wo die landwirtschaftlichen Zustände dies im Verhältnis zur Gleichmäßigkeit der Preise erheischten. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, an 900 gegen die allgemeine Formel speciell erniedrigte Tarife zuzulassen[2], hauptsächlich was die Getreideausfuhr und die Beförderung auf weite Entfernungen betrifft, weil dieser Verkehr namentlich in früheren Jahren vorzugsweise aus der besonderen Aufmunterung Nutzen gezogen hatte, die ihm die Eisenbahnen vor der Entwicklung des inneren Verkehrs und der Beförderung auf kürzere Entfernungen zu Teil werden ließen.

Die allgemeine Tarifformel wurde wie ein unmittelbar zur Ausrechnung der Transportpreise bestimmter Tarif in den Fällen angewendet,

---

[1] Es handelt sich bei der Erstellung dieser abweichenden Tarife um die Frage der Begünstigung der russischen Häfen. Diese Frage begann schon im Jahre 1885 eine praktische Bedeutung zu gewinnen, als die Verwaltung einer der staatlichen Eisenbahnen beschloß, für das nach Libau zu befördernde Getreide niedrigere Tarifsätze als für die Ausfuhr nach Königsberg aufzustellen. Vgl. hierüber die Schrift des damaligen Generaldirektors der Südwestbahnen, S. Witte: Die russischen Häfen und die Eisenbahntarife. Wien 1886.

[2] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung rc. S. 4.

wo es keine direkten sogen. Tabellentarise gab. Damit wurde die Möglichkeit der Beförderung im direkten Verkehr zwischen allen Stationen des Netzes geschaffen. Trotzdem im Jahre 1888 die Zahl der direkten Tarife zunahm, so war sie doch besonders im inneren Verkehr zu gering. Es war eine der wichtigsten Ursachen, welche die Entwicklung der Getreidebeförderung erschwerten, daß man beim Mangel an direkten speciellen Tarifen die Transportpreise nach den lokalen Tarifen der einzelnen Eisenbahnen berechnete, auf denen das Getreide gefahren wurde. Diese waren immer nach höheren Sätzen pro Pud und Werst festgesetzt.

Auf Grund dieses Schemas wurden mit geringen, bald da, bald dort vorgenommenen Abweichungen Tarife dreifacher Art festgestellt, besonders was die Ausfuhr nach den Häfen und den westlichen Grenzen, sodann was den inneren direkten Verkehr auf den verschiedenen Bahnen und den inneren, lokalen Verkehr auf ein und derselben Bahn betrifft. Dabei fielen die Tarife des direkten Verkehrs etwas teuerer als die Ausfuhrtarife aus; die einen wie die andern waren jedoch sehr niedrig und unterschieden sich in dieser Hinsicht von den lokalen nur dadurch, daß letztere infolge der kurzen Strecken der einzelnen Bahnen pro Tonnenkilometer verhältnismäßig sehr hoch erschienen. Diese Ungleichmäßigkeit in den Tarifen sicherte den Transporten auf weite Entfernungen auf Kosten des lokalen Verkehrs einen offenbaren Vorzug zu. Es ist allerdings eine Thatsache, daß die Selbstkosten geringer werden, wenn die Güter ohne Unterbrechung auf weite Entfernungen befördert werden, man kann jedoch schwerlich durchsetzen, daß die Kosten sich in dem Maße, als die Entfernung zunimmt, auf $1/4$ geschweige denn $1/9$ pro Tonnenkilometer vermindern; ganz unglaublich aber ist es, daß sie auf 0 sinken sollten oder mit anderen Worten ganz verschwänden, wie es in diesem Falle erscheinen könnte. Überhaupt wurde die Feststellung besonderer Tarife für den inneren direkten und lokalen Verkehr als eine der fehlerhaften Seiten des Systems angesehen. Dieser Unterschied war absolut nicht nötig. Der direkte Verkehr beruhte auf besondern Vereinbarungen zwischen den einzelnen Bahnen in der Zeit ihrer Autonomie in Tarifangelegenheiten; mit dem Augenblicke der Staatsleitung und der Unterordnung der Tarife auf allen Eisenbahnlinien unter die Dispositionen der Regierung verlor dieser seine Bedeutung, während die Beibehaltung besonderer Tarife nur zur Konfusion führte. Die Sammlung der Tarife aus dem Jahre 1889 erschien aus diesem Grunde in ihrer ganzen Gestalt ziemlich verwirrt[1].

---

[1] A. Suligowski: Die Landwirtschaft ꝛc. S. 33.

Im Vergleich mit den Tarifen aus dem Jahre 1888 fielen nach dieser Durchsicht die Beförderungskosten auf weite Entfernungen billiger aus [1].

Die eingetretenen Ermäßigungen der Frachtsätze ergaben einen Ausfall im Betrage von 1 700 000 Rbl. [2].

§ 4. Die Durchsicht des Jahres 1889 hatte vier Jahre Geltung. Mit dem 13. September 1893 wurde sie durch eine neue ersetzt, bekannt unter dem Namen der Durchsicht aus dem Jahre 1893.

Die Neuregelung selbst bestimmte folgendes: nach den Getreidefrachten werden befördert [3]:

1. Kategorie: ungemahlenes Getreide (Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse, Spelz, Mais, Sorghun, Gommi, Dshugara, Erbsen, Bohnen, Linsen, Wicken, Erdnüsse und Lupinen).

2. Kategorie: Mehl, Graupen, Malz und gedörrtes Mehl.

3. Kategorie: Mehlabfälle, Kleie und Ölkuchen.

4. Kategorie: Ölhaltige Samen.

Für alle Getreidearten der ersten drei Kategorien gelangt bei Versendung derselben nach russischen Häfen, sowie nach Königsberg, nach den Stationen der westlichen Landesgrenze und den Stationen [4], die den Aus-

---

[1] Vgl. Tabelle XII.

[2] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung rc. S. 4.

[3] J. Miroslawski: Die Durchsicht rc. S. 26 ff.; K. Frankenstein: Materialien rc. S. 16, sowie C. Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898 S. 105.

[4] Diese Stationen sind folgende:

die Strecke	Wolotschisk-Proskurow	Süd-West-Bahn
= =	Nowosselitza-Lipkany	= =
= =	Ungheni-Kalarasch	= =
= =	Reny-Wolkoneschty	= =
= =	Odessa-Kolontajewka	= =
= =	Nikolajew-Dobroje	Charkow-Nikolajew-Bahn
= =	Sewastopol-Bachtschissaraj	Kursk-Charkow-Sewastopol-Bahn
= =	Genitschesk-Nowogrigorjewka . . .	= =
= =	= Taganasch	= =
= =	Feodossia-Jtschki	= =
= =	Mariupol-Wolnowacha	Jekaterinen-Bahn
= =	Rostow-Taganrog.	= =
= =	Taganrog-Uspenskaja	= =
= =	Rostow-Don-Nowotscherkask . . .	Süd-Ost-Bahn
= =	Rostow-Steppnaje	Wladikawkas-Bahn
= =	Noworossijsk-Krymskaja	= =
= =	Poti-Abascha	Transkaukasus-Bahn
= =	Batum-Sypssa	= =

fuhrplätzen am nächsten gelegen sind, ein allgemeines Schema zur Anwendung, wonach bei Beförderung in Wagenladungen zu entrichten sind:

auf Strecken bis 180 Werst 25 Kop. pro Wagen (610 Pud = 10 000 kg) u. Werst;

= = von 181—980 Werst sind zur Zahlung für 180 Werst (45 Rbl.) je 9 Kop. pro Wagen und Werst und

= = = 980 Werst und mehr sind zur Zahlung für 980 Werst (117 Rbl.) je 5 Kop. pro Wagen und Werst

hinzuzurechnen.

Per Tonnenkilometer betrug daher die Fracht in Pfennig (1 Kop. = 2,16 Pf.):

	1— 192 km	5,06 Pf.
Anstoß:	192—1049 =	1,82 =
=	1049 u. mehr =	1,01 =

Für Getreidetransporte der 4. Kategorie (ölhaltige Samen) sind

auf Strecken von	1—255 Werst	25 Kop. pro Wagen u. Werst (= 5,06 Pf. pro tkm);
= = =	256—980 =	wurden zur Zahlung für 255 Werst (63,75 Rbl.) je 9 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,82 Pf. pro tkm)
= = =	980 u. mehr =	wurden zur Zahlung für 980 Werst (129 Rbl.) je 5 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,01 Pf. pro tkm)

noch zugeschlagen.

Bis Danzig berechnete man die Transportpreise von russischen Eisenbahnstationen über Mlawa in der Weise, in welcher sie nach der beigefügten Formel von denselben Stationen in kürzester Route bis Königsberg bemessen sind; jedoch mit Zuschlag von 6 Rbl. pro Wagenladung, und von den Bahnen Moskau-Brest, Süd-West und Poleßjär noch 1 Rbl. mehr.

Bei Beförderung von Getreide aller vier Kategorien in Wagenladungen im inneren Verkehr waren zu zahlen:

bei Strecken von	1—320 Werst	18 Kop. pro Wagen (610 Pud = 10000 kg) u. Werst (= 3,62 Pf. pro tkm);
= = =	320—980 =	noch zur Zahlung für 320 Werst (57,6 Rbl.) je 9 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,82 Pf. pro tkm);
= =	über 980 =	noch zur Zahlung für 980 Werst (117 Rbl.) je 5 Kop. pro Wagen u. Werst (= 1,01 Pf. pro tkm).

Für Häcksel, Kleie und Ölkuchen kommt hierbei ein Rabatt von 10 % zur Anwendung, um den Verbrauch dieser wertvollen Futtermittel in den landwirtschaftlichen Betrieben zu unterstützen und zu fördern.

Im inneren Verkehr war also der Tarif bis zu einer Entfernung von 342 km geringer als beim Transport an die Landesgrenze oder die Hafenstädte. Nun muß aber alles Getreide zu den Hafenplätzen und Grenzstationen nach den Sätzen des Ausfuhrtarifes befördert werden, sodaß die Grenzgebiete im Umkreise bis zu 342 km bezüglich des in ihnen gezogenen

Getreides die höheren Ausfuhrsätze zu tragen gezwungen waren, obgleich die Güter, wenigstens zum größeren Teil, zur Versorgung eines inländischen Verbrauchsplatzes bestimmt sind [1].

Wie man sieht, war beim inneren Verkehr der Getreidetarif einschließlich Nebengebühren schon bei einer Entfernung von weniger als 320 Werst niedriger als der deutsche; bei größeren Entfernungen indes wachsen die Differenzen enorm.

Für eine ganze Wagenladung von 610 Pud = 10 t wurden erhoben:

Entfernung	nach den russischen Tarifen (mit Nebengeb. 6,28 Rbl. oder 13,55 Mk.) im Inlandsverkehr	im Auslandsverkehr	Nach dem deutschen Tarif (4,5 + 12)
	in Mark (100 Rubel = 216 Mark)		
180 Werst = 192 km	83,55	110,75	98,40
320 „ = 342 „	137,95		165,90
800 „ = 856 „	231,25		397,20
980 „ = 1049 „	266,25		484,05
1500 „ = 1605 „	322,45		744,25
2000 „ = 2140 „	376,45		975,00
2500 „ = 2675 „	430,45		1215,75

Man sieht also deutlich, wie bedeutend niedriger der russische Tarif gegenüber dem deutschen war.

Bei pudweiser Aufgabe von Getreidetransporten aller vier Kategorien gelangt sowohl für die Ausfuhr als auch für den inneren Verkehr der Tarif von $^1/_{24}$ Kop. pro 1 Pud und 1 Werst (= 5,06 Pf. pro Tonnenkilometer) zur Anwendung, unter Berücksichtigung der allgemeinen, nach den Entfernungen bemessenen Prozentualabzüge (10 % über 200 Werst, 15 % bis 500 Werst, 20 % bis 1000 Werst, 25 % über 1500 Werst und 30 % über 2000 Werst).

Für ins Ausland exportiertes Mehl wird ein Teil der Frachtkosten von der Eisenbahnverwaltung zurückerstattet, und zwar 10 % für aus inneren Plätzen kommendes Mehl und 7,5 % für das auf der Eisenbahn zugeführte Getreide, das erst in den Häfen oder in den Grenzorten zu Mehl verarbeitet wird.

Getreide in Körnern (Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Hirse,

---

[1] So z. B. sind die Frachtkosten von Umgebung nach Moskau bis zu einer Entfernung von 320 Werst geringer als nach Petersburg, Riga, Sosnowice, Odessa &c., obgleich das Getreide zum inneren Gebrauch bestimmt ist.

Mais, Erbsen), auch Mehl, Graupen, Malz, Kleie und Ölkuchen, welche per Eisenbahn bis zu den Häfen oder der Landesgrenze, einschließlich Königsberg und Danzig, und zu den inneren Märkten befördert wurden, kann man auf dem Wege einbehalten, entweder um das Getreide zu mahlen oder um die betreffenden Waren bis sechs Monate in den Lagerhäusern aufzubewahren, welche für diese Zwecke durch die Eisenbahnen oder Privatpersonen errichtet sind. Die Transportpreise werden in diesen Fällen von der Versandstation bis zum Bestimmungsorte nach dem allgemeinen Grundsatze berechnet, als ob keine Unterbrechung stattgefunden hätte.

Bei dem allgemeinen Tarifschema sind einige Abweichungen bemerkbar. Sie beziehen sich auf Sendungen, die 1. von Stationen der Bahnen Transkaukasus und Wladikaukasus nach Rostow und Noworossijsk, 2. von einigen Stationen der Südwestbahnen nach Odessa, Königsberg, Danzig; 3. von einigen Stationen der Petersburg-Warschauer Bahn nach den genannten ausländischen Hafenorten gehen; 4. auf Sendungen, die einige Zweigbahnen, isolierte und schmalspurige Bahnen passieren.

Ebenso sind als Ausnahme besondere Tarife für die Dauer der Schiffahrtsperiode festgestellt worden, um die Konkurrenz auf den Wasserwegen zu erleichtern. Darnach kostet z. B. die Fracht pro Pud nach Petersburg ab den Wolgahäfen: von Rybinsk (575 Werst) 11,72 Kop. für Getreide und 12,47 Kop. für Weizenmehl; von Jaroslawl 13 Kop.; von Nishni 15 Kop. (1014 Werst); von Murow 15,70 Kop.; von Kasan, Samara und Saratow 19 Kop.; es bedeutet demnach z. B. im letzten Falle der Ausnahmetarif eine 22%ige Ermäßigung gegenüber dem allgemeinen Tarife.

Noch erheblich stärker als diese Herabsetzungen waren nun die Ermäßigungen der Tarife (um 40%)[1], die infolge des damaligen Zollkrieges mit Deutschland für den Transport des russischen Getreides im Verkehr mit den österreichischen und rumänischen Bahnen festgesetzt wurden. Die Tarifsätze von allen russischen Eisenbahnstationen bis zu den Transitstationen: Graniza, Radziwilow, Wolotschisk, Ungheni, Reni und Nowosselitz betragen bis zu 120 Werst 25 Kop. pro Wagen und Werst (= 5 Pf. per Tonnenkilometer); von 121—1537 Werst wird der Zahlung für 120 Werst pro Wagen und Werst 4,5 Kop. (= 0,9 Pf. pro Tonnenkilometer) zugeschlagen, bei mehr als 1537 Werst wird pro Wagen (10 t) und Werst 6,1 Kop. erhoben, d. h. 1,2 Pf. per Tonnenkilometer auf der ganzen Strecke.

---

[1] Journal des Tarifkomitees Heft III 1893 S. 150, auch Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen 1893.

Diese Tarifsätze erstreckten sich auf Getreide in Körnern, Mehl, Grütze, Malz, gedörrtes Hafermehl, aber nicht auf Ölsamen und Abfälle der Müllerei und Ölproduktion.

Bei der Durchsicht des Jahres 1893 wurde, neben oben bezeichneten allgemein wichtigen Aufgaben und Bedürfnissen jeder Tarifregelung, die zur Einigung, Gleichmäßigkeit und Einfachheit der Tarife führen sollten, als Gegenstand der ersten Erörterung die Frage der Festsetzung derjenigen Tarifverhältnisse zwischen den verschiedenen landwirtschaftlichen Rayons behandelt, bei welchen in ausreichendem Maße die Interessen der Landwirtschaft Centralrußlands und der innneren Konsumtionsplätze, sowie der ihnen nächstgelegenen Gebiete zu berücksichtigen waren.

Die Tarife von 1893 befriedigen vollkommen in Bezug auf die bezeichneten Aufgaben der Einigung, Gleichmäßigkeit und Einfachheit. An Stelle der früheren 900 Specialtarife, welche einige Zehntausende einzelne Tarifsätze in sich schlossen, traten nur zwei allgemeine Formeln in Wirksamkeit; die eine für die Ausfuhr, die andere für den inländischen Verkehr, daneben 25 Ausnahmetarife und 19 Navigationstarife[1].

Was die einheitliche Anwendung der allgemeinen Formel auf alle Häfen und Grenzpunkte betrifft, so bedeutet diese in Wirklichkeit einen Bruch mit den in den Jahren 1888 und 1889 gemachten Versuchen der Regelung der Tarife nach den sogen. Häfendifferenzen. Die letztere Art der Regelung hatte zum Zwecke, wie schon oben gesagt, auf dem Wege der Festsetzung von Specialtarifen die Bedingungen der Verteilung der Transporte unter die verschiedenen Eisenbahnlinien gleichmäßig zu regeln und der Landwirtschaft aller Rayons nach Möglichkeit dieselben Tarifbedingungen für den Absatz ihrer Produkte nach den erreichbaren Exportmärkten aufzuerlegen.

Dieses System der Regelung der Tarife wirkte auf solche Weise einige Jahre. Die erzielten praktischen Resultate entsprachen aber, wie eine seitens des Departements der Eisenbahnangelegenheiten durchgeführte Untersuchung ergab, nicht den Erwartungen.

Vor allem zeigte sich auf allen Eisenbahnen, daß die Zufuhr zu den Häfen, zu welchen die Tarife erniedrigt waren, im Vergleich zu den Tarifen der anderen konkurrierenden Häfen sich nicht nur nicht vergrößerte, sondern meist geringer wurde. Diese Thatsache allein beweist, daß die Häfendifferenzen bei weitem nicht den entscheidenden Einfluß auf die Verteilung der Getreidetransporte zwischen einzelnen Ausfuhrpunkten hatten. Anderer-

[1] Journal des Tarifkomitees, betr. die Frage wegen Ermäßigung rc. S. 5.

seits führte die Regelung nach den Häfendifferenzen öfters zu Frachtdisparitäten. So z. B. traf es sich, daß für eine weitere Enfernung ein verhältnismäßig geringer Transportpreis bemessen wurde, weil die weite Entfernung zu dem Hafen führte, woselbst die Bedingungen des Ausfuhrhandels aus irgend welchem Grunde sich wenig günstig erwiesen. Außerdem erschien die Berücksichtigung der Häfendifferenzen bei der Feststellung der Tarife in Wirklichkeit als ein Mittel zur Schwächung der Motive, die schlecht eingerichteten Häfen zu verbessern.

Bei einem Rückblick auf die innere Organisation der im Jahre 1893 ausgearbeiteten allgemeinen Getreidetarifformel und die durch diese herbeigeführten Tarifverhältnisse zwischen den verschiedenen landwirtschaftlichen Gebieten, muß man darauf aufmerksam machen, daß als Basis bei der Ausarbeitung dieser Formel das durch das Departement der Eisenbahnangelegenheiten gesammelte Material über den Handel und die Beförderung des Getreides auf den Eisenbahnen diente.

Auf Grund dieses Materials wurde es klar, daß die Centralgouvernements hinsichtlich der Absatzbedingungen ihrer landwirtschaftlichen Produkte am ungünstigsten gestellt waren. Um diese Absatzbedingungen möglichst zu verbessern, hielt man es für zweckmäßig, für diese Rayons die inneren Märkte zu sichern. Bei der beschränkten Aufnahmefähigkeit der letzteren zeigte die zunehmende Zufuhr von den weitabgelegenen, sehr fruchtbaren Landesteilen, in denen Getreideproduktion und Land billig sind, einen drückenden Einfluß auf die Lokalpreise. In dem Maße als der Landwirtschaft der den inneren Märkten nächstgelegenen Orte die Erniedrigung der Transportpreise auf kurze Entfernung vorteilhaft war, in dem Maße zeigte sich die Festsetzung der sehr niedrigen Transportpreise aus entfernten Gebieten hinwiederum ungünstig. Deshalb wurde bei der Ausarbeitung der Getreidetarifschemas in Hinsicht auf die möglichste Befriedigung der Wünsche zugleich der inneren und der entfernteren Rayons als notwendig anerkannt, die Tarife für die Beförderung der Getreide sowohl im Export als auch im inländischen Verkehr so zu gestalten, um „dem Getreide aus den entfernten Rayons die Ausfuhr zum internationalen Markt zu öffnen, zugleich aber den außerordentlichen Zufluß von Getreide zu den inneren Märkten zu schwächen“. Auf diese Weise wurde nun das doppelte Tarifsystem in der Gestalt zweier verschiedener Tarifformeln für die Ausfuhr und den inländischen Verkehr angenommen. In Wirklichkeit ergeben diese beiden Formeln für die Beförderung von Getreide bis 320 Werst verschiedene Frachtsätze, und zwar in folgender Weise:

Tabelle I. **Die Beförderungs-**

	Nach dem Tarifschema des Jahres 1889				Nach dem Tarifschema			
	Der Einheitssatz betrug		Für eine Wagenladung von 610 Pud wurden erhoben	Zuwachs der Transportpreise für 1 Wagenladung bei der Entfernung auf 100 Werst	Der Einheitssatz betrug			
					Inlandsverkehr		Auslandsverkehr	
	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm			für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm
	Kop.	₰	Rubel	Rubel	Kop.	₰	Kop.	₰
100	$^{1}/_{24}$	5.06	25.41	—	$^{1}/_{33.9}$	3.64	$^{1}/_{24.4}$	5.057
200	$^{1}/_{24}$	5.06	50.83	25.42	$^{1}/_{33.9}$	3.64	$^{1}/_{26.1}$	4.73
300	$^{1}/_{26.7}$	4.62	68.54	17.71	$^{1}/_{33.9}$	3.64	$^{1}/_{32.3}$	3.82
400	$^{1}/_{28.5}$	4.33	85.61	17.07	$^{1}/_{37.7}$	3.27	weiter wie für Innenverkehr	
500	$^{1}/_{32.8}$	3.76	92.99	7.38	$^{1}/_{41.3}$	2.99		
600	$^{1}/_{37.5}$	3.29	97.60	4.61	$^{1}/_{44.2}$	2.79		
700	$^{1}/_{39.4}$	3.13	108.38	10.78	$^{1}/_{46.5}$	2.65		
800	$^{1}/_{42.1}$	2.93	115.91	7.53	$^{1}/_{48.4}$	2.55		
900	$^{1}/_{44.4}$	2.78	123.65	7.74	$^{1}/_{50}$	2.47		
1000	$^{1}/_{46.5}$	2.65	131.18	7.53	$^{1}/_{51.7}$	2.38		
1100	$^{1}/_{48.4}$	2.55	138.64	7.46	$^{1}/_{54.6}$	2.26		
1200	$^{1}/_{50}$	2.47	146.40	7.76	$^{1}/_{57.2}$	2.16		
1300	$^{1}/_{51.5}$	2.40	153.98	7.58	$^{1}/_{59.6}$	2.07		
1400	$^{1}/_{52.8}$	2.34	161.74	7.76	$^{1}/_{61.9}$	1.99		
1500	$^{1}/_{54.1}$	2.28	169.13	7.39	$^{1}/_{64}$	1.93		
1600	$^{1}/_{55.1}$	2.24	177.13	8.00	$^{1}/_{65.9}$	1.87		
1700	$^{1}/_{58.5}$	2.11	177.26	0.13	$^{1}/_{67.8}$	1.82		
1800	$^{1}/_{60}$	2.06	183.00	5.74	$^{1}/_{69.5}$	1.77		
1900	$^{1}/_{62.3}$	1.98	186.04	3.04	$^{1}/_{71.1}$	1.73		
2000	$^{1}/_{64.5}$	1.91	189.15	3.11	$^{1}/_{72.6}$	1.70		
2100	$^{1}/_{66.7}$	1.85	192.05	2.90	$^{1}/_{74}$	1.67		
2200	$^{1}/_{68.8}$	1.79	195.06	3.01	$^{1}/_{75.4}$	1.64		
2300	$^{1}/_{70.8}$	1.74	198.16	3.10	$^{1}/_{76.7}$	1.61		
2400	$^{1}/_{72.7}$	1.70	201.37	3.21	$^{1}/_{77.9}$	1.58		
2500	$^{1}/_{74.6}$	1.65	204.42	3.05	$^{1}/_{79}$	1.56		
2600	$^{1}/_{76.5}$	1.61	207.32	2.90	$^{1}/_{80.1}$	1.54		
2700	$^{1}/_{78.3}$	1.58	210.34	3.02	$^{1}/_{81.1}$	1.52		
2800	$^{1}/_{80}$	1.54	213.50	3.16	$^{1}/_{82.1}$	1.50		
2900	$^{1}/_{81.7}$	1.51	216.52	3.02	$^{1}/_{83.1}$	1.48		
3000	$^{1}/_{83.3}$	1.48	219.60	3.08	$^{1}/_{83.9}$	1.46		
3100	$^{1}/_{86.1}$	1.43	219.60	0.00	$^{1}/_{84.5}$	1.45		
3200	$^{1}/_{88.9}$	1.39	219.60	0.00	$^{1}/_{85.6}$	1.44		
3300	$^{1}/_{91.7}$	1.34	219.60	0.00	$^{1}/_{86.4}$	1.43		
3400	$^{1}/_{94.4}$	1.31	219.60	0.00	$^{1}/_{87.1}$	1.42		
3500	$^{1}/_{97.2}$	1.27	219.60	0.00	$^{1}/_{87.9}$	1.41		
3600	$^{1}/_{100}$	1.23	219.60	0.00	$^{1}/_{88.5}$	1.40		

preise von Getreide.

des Jahres 1893				Nach dem Tarifschema des Jahres 1897							
Für eine Wagenladung von 610 Pud (= 10 Tonnen) wurden erhoben		Zuwachs der Transportpreise für 1 Waggon bei der Entfernung von 100 Werst		Der Einheitssatz betrug für				Für eine Wagenladung von 610 Pud (= 10 000 kg) wurden erhoben		Zuwachs der Transportpreise für 1 Wagen bei Entfernung auf 100 Werst	
				Innenverkehr		Außenverkehr					
Innenverkehr	Außenverkehr	Innenverkehr	Außenverkehr	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm	für 1 Pud und 1 Werst	pro tkm	Innenverkehr	Außenverkehr	Innenverkehr	Außenverkehr
Rubel	Rubel	Rubel	Rubel	Kop.	₰	Kop.	₰	Rubel	Rubel	Rubel	Rubel
18.00	25.00	—	—	1/34.1	3.62	1/25	4.94	17.87	24.40	—	—
36.00	46.80	18.00	21.80	1/34.1	3.62	1/26.6	4.62	35.81	45.87	17.94	21.47
54.00	55.80	18.00	9.00	1/38.1	3.24	1/32.9	3.76	48.01	55.63	12.20	9.76
64.80		10.80	9.00	1/40.5	3.05	1/37.7	3.27	60.20	64.72	12.19	9.09
73.80		9.00		1/42.1	2.93	1/41.3	2.99	72.41	73.69	12.21	8.97
82.80		9.00		1/44.3	2.78	weiter wie im Innenverkehr		82.65		10.24	8.96
91.80		9.00		1/46.6	2.65			91.56		8.91	
100.80		9.00		1/48.5	2.55			100.53		8.97	
109.80		9.00		1/50.9	2.42			107.85		7.32	
118.00		8.20		1/53	2.33			115.17		7.32	
123.00		5.00		1/54.7	2.26			122.49		7.32	
128.00		5.00		1/57.1	2.17			128.16		5.68	
133.00		5.00		1/59.4	2.08			133.47		5.31	
138.00		5.00		1/61.5	2.01			138.78		5.31	
143.00		5.00		1/63.5	1.94			144.02		5.24	
148.00		5.00		1/65.4	1.89			149.33		5.31	
153.00		5.00		1/67.1	1.84			154.64		5.31	
158.00		5.00		1/68.7	1.79			159.88		5.34	
163.00		5.00		1/70.2	1.76			165.19		5.31	
168.00		5.00		1/71.6	1.72			170.50		5.31	
173.00		5.00		1/72.9	1.69			175.74		5.24	
178.00		5.00		1/74.1	1.67			181.05		5.31	
183.00		5.00		1/75.3	1.64			186.36		5.31	
188.00		5.00		1/76.4	1.61			191.60		5.24	
193.00		5.00		1/77.4	1.59			196.91		5.31	
198.00		5.00		1/78.4	1.57			202.22		5.31	
203.00		5.00		1/79.4	1.55			207.46		5.24	
208.00		5.00		1/80.3	1.54			212.77		5.31	
213.00		5.00		1/81.1	1.52			218.08		5.31	
218.00		5.00		1/81.7	1.51			223.32		5.24	
223.00		5.00		1/82.7	1.49			228.63		5.31	
228.00		5.00		1/83.4	1.48			233.94		5.31	
233.00		5.00		1/84.2	1.46			239.18		5.24	
238.00		5.00		1/84.8	1.45			244.49		5.31	
243.00		5.00		1/85.5	1.44			249.80		5.31	
248.00		5.00		1/86.1	1.43			255.04		5.24	

Für den Export und Inlandsverkehr

bei Werst 50	2,05	1,48	Kop. für das Pud
" " 100	4,10	2,95	" " " "
" " 150	6,15	4,43	" " " "
" " 200	7,63	5,90	" " " "
" " 300	9,05	8,85	" " " "

Im Vergleich mit den Tarifen aus dem Jahre 1889 ergeben diese Tarife die größte Erniedrigung auf Entfernungen von 900—1000 und von 1500—1700 Werst. Auf diesen von den Ostseehäfen entfernt gelegenen Strecken liegen nun die Gouvernements Centralrußlands, welche hauptsächlich „graues" Getreide[1] bauen. Nach eingehender Beratung in einer Specialkommission lehnte die Durchsicht 1893 die verschiedene Tarifierung für „graues" und „rotes" Getreide[1] ab, weil dadurch der Bau von grauem Getreide Unterstützung fände, was in mehrfacher Beziehung nicht als erstrebenswert bezeichnet werden konnte. Dagegen wurden allerdings auf indirektem Wege die Gouvernements, die durch ihre Kulturverhältnisse auf den Bau von grauem Getreide angewiesen sind, dadurch unterstützt, daß mit Rücksicht auf die hier speciell in Betracht kommenden Ausfuhrhäfen an der Ostsee bei den entsprechenden Entfernungen die Bemessung der Frachtsätze derart geregelt wurde, daß thatsächlich dem grauen Getreide die erstrebten billigeren Beförderungssätze zugute kamen.

Das Bestreben, die inneren Rayons von der Konkurrenz der äußerst gelegenen abzuschließen, gab sich zu erkennen in dem folgenden, sehr wichtigen Unterschied zwischen dieser Formel und der im Jahre 1889 ausgearbeiteten. Nach der Formel 1893 hört die Differenzierung mit 980 Werst auf; von da ab fängt der einheitliche Pudwersttarif an, bei welchem die Transportpreise gleichmäßig mit der Beförderung auf weitere Strecke zunehmen.

In dem Tarifschema des Jahres 1889 war eine viel größere Differenzierung der Frachtsätze zugelassen; namentlich auf den Strecken von 1800—3000 Werst betrug der Zuwachs 3 Kop. pro Wagen und Werst; über 3000 konnte der Pudwerstsatz sich unbeschränkt vermindern, weil man nur für 3000 Werst zahlte. (Siehe Tabelle I.)

Bei der Zusammenstellung dieses zweiten Tarifschemas merken wir folgenden Unterschied pro Wagen auf Entfernungen von

100 Werst	— Rbl. 25,42	nach den Tarifen 1893 Rbl.	18,— oder Rbl. 25
500 "	— " 92,99	" " " " "	73,80
1000 "	— " 131,18	" " " " "	118,—
1500 "	— " 169,13	" " " " "	143,—

[1] „Graues" Getreide — Roggen und Hafer; „rotes" — Weizen.

Tabelle II.

Nach „Journal des Tarifkomitees". Eisenbahndepartement des Finanzministeriums. Heft III. Petersburg 1893.

	Die Zahl der beförderten Waggons im Jahre 1890	Einnahme in Tausend Rbl.		Unterschied: Mehreinnahme + und Mindereinnahme — in Tausend Rbl.
		nach der Tarifformel von 1890	nach der Tarifformel von 1893	
Petersburg	34 463	4 145	3 716	— 429
Reval	21 688	2 856	2 767	— 89
Riga	37 208	3 948	3 469	— 479
Libau	55 661	6 523	6 275	— 248
Königsberg	20 401	2 603	2 489	— 114
Danzig	8 869	1 133	1 138	+ 5
Alexandrowo	6 953	689	713	+ 24
Sosnowice	11 943	1 096	1 125	+ 29
Radziwillow	2 490	218	226	+ 8
Wolotschisk	4 184	107	101	— 6
Odessa	67 224	3 906	3 748	— 158
Nikolajew	31 527	1 606	1 432	— 174
Sewastopol	15 897	1 156	1 263	+ 107
Genitschesk	1 340	37	38	+ 1
Mariupol	5 820	277	311	+ 34
Taganrog	11 983	522	540	+ 18
Rostow	21 318	1 073	1 037	— 36
Noworossijsk	53 223	3 389	3 146	— 245
Andere Ausfuhrpunkte	—	—	—	— 114
Zusammen	422 390	35 814	34 278	— 1536

Im Verkehr zu den einzelnen Häfen und Grenzpunkten ergiebt die Anwendung der Tarife von 1893 zu der Beförderung 1890 vergleichsweise mit früheren Tarifen folgende Veränderung (siehe Tabelle II). Nach dieser Berechnung hat der Tarif vom Jahre 1893 gegenüber dem vom Jahre 1889 für den Ausfuhrverkehr eine Mindereinnahme von 1 536 000 Rbl. zur Folge gehabt. Für den Inlandsverkehr, wie aus dem Journal des Tarifkomitees vom Jahre 1893 zu entnehmen ist[1], betrug der Ausfall 1 486 000 Rbl.

Zweites Kapitel.

Wirkung der Tarife bis 1897.

§ 1. Die Behandlung der letzten Durchsicht der Getreidetarife behalte ich mir für einen späteren Teil vor. Es wird sich zunächst empfehlen, die

[1] Seite 6.

Wirkungen der oben geschilderten Tarife kennen zu lernen, namentlich in welchem Maße sie den Bedürfnissen der Landwirtschaft entsprachen. In dieser Hinsicht verdient der Umstand Beachtung, daß die landwirtschaftliche Krisis, zu deren Milderung die Tarife mithelfen sollten, gar nicht aufhörte, vielmehr weiter dauerte und wider Erwarten in den letzten Zeiten weit bedenklicher auftrat als ehedem.

Wenn wir einen Blick auf die Preise während der letzten Zeit werfen und mit 1887 beginnen, d. i. dem Jahre, welches ausnahmsweise eine besonders starke Erniedrigung der Preise aufweist (was den Anlaß zur Bildung einer speciellen, schon früher erwähnten Kommission gab), so werden wir uns überzeugen, daß die Getreidepreise nicht stiegen, sondern sogar in den meisten Fällen sich niedriger als diejenigen des Jahres 1887 gestalten. Eine Ausnahme bildeten die hohen Preise in den Jahren 1891 und 1892, infolge der Hungersnot im Jahre 1891. Abgesehen von diesen zwei Ausnahmejahren gewinnen wir bei der Vergleichung der Getreidepreise folgendes Bild (Tabelle III).

Was die Preise von Weizen betrifft, so sehen wir, daß dieselben stufenweise fast überall gleichmäßig sanken und in den Jahren 1894/95 eine bis jetzt noch nie dagewesene Erniedrigung erreichten. Zwar bemerken wir in den folgenden Jahren einige Steigerung der Weizenpreise, doch im Vergleich mit 1887 sind diese noch immer bedeutend niedrig zu nennen.

Was nun die Roggenpreise betrifft, so erkennen wir eine analoge Erscheinung. Die Preise sinken, wenn auch in einem weniger stärkeren Maße als beim Weizen. Nur sofort nach 1887 stoßen wir auf eine Neigung zum Steigen, besonders im Inneren des Reiches (Jeletz) und im Osten (Samara und Saratow). Das Jahr 1894/95 rief dafür einen um so plötzlicheren Niedergang hervor. Im Jahre 1897 bemerken wir jedoch wieder eine schwache Steigung; in jeder Hinsicht aber stellten sich die Preise niedriger als in den Jahren 1887/88.

Diese Thatsachen beweisen, daß die neuen Tarife vor der Krisis nicht schützten, welche zum thatsächlichen Nachteil für die Landwirtschaft sich immer mehr entwickelte.

Bei der Betrachtung dieser Frage ist es fast unmöglich, nicht noch eine andere Seite zu berühren, nämlich den Export. Es wäre einleuchtend, daß mit dem Augenblicke der niedrigen Transportpreise für die Zufuhr nach den Grenzpunkten eine Zunahme der Ausfuhr nach den auswärtigen Märkten hätte eintreten müssen. Indessen trat in Wirklichkeit eine andere Erscheinung auf. Während seit dem Jahre 1866 die Ausfuhr immerfort stieg (mit Ausnahme von 1880/81 infolge der Mißernten) und im Jahre 1888

9 Mill. Tons erreichte, nahm sie in den folgenden Jahren, d. i. in der Ära der neuen Tarife, stetig ab, was folgende Ziffern beweisen.

Im	Jahre	1889	wurden	7,6	Millionen	Tonnen	
=	=	1890	=	6,9	=	=	
=	=	1891	=	6,4	=	=	
=	=	1892	=	3,2	=	=	
=	=	1893	=	6,6	=	=	ausgeführt.

Exklusive selbst der Jahre 1891 und 1892, wo infolge der Hungersnot und der Schließung der Grenze eine Abnahme erklärlich ist, ist nach obigem ein thatsächliches Sinken ersichtlich. Diese Erscheinung legt wieder die Folgerung nahe, daß die neuen Tarife trotz aller Erwartung nicht die erforderliche Wirkung auf den Getreideverkehr jenseits der Grenze ausübten. Die vorgenommenen Erleichterungen waren nicht ausreichend, um den Export zu heben und auf den Weltmarkt in gebührender Weise einzuwirken. Im Jahre 1894 nahm der Export unter dem Einfluß des eifrigen Bemühens des Landes und der Regierung, die Überschüsse von Getreide zu beseitigen, stark zu, und betrug

			10,5	Millionen	Tonnen
im	Jahre	1895	9,4	=	=
=	=	1896	8,3	=	=
=	=	1897	8,0	=	=
=	=	1898	7,5	=	=[1]

Es scheint jedoch, daß die Hauptursache dieser Verkehrsbesserung die gute Ernte und die außerordentlich niedrigen Getreidepreise in den Jahren 1893—96 in Rußland waren; zweifelhaft ist es, ob bei erhöhten Getreidepreisen ein ähnliches Ergebnis zu erzielen möglich gewesen wäre. Wenn zwar das Tarifsystem sich als schwach in dem internationalen Konkurrenzkampfe erwies, so blieb es nicht ohne Einfluß innerhalb des Reiches. Im Gegenteil, seine Wirkungen erstreckten sich erheblich auf die Veränderung der Lage der inneren Märkte.

Infolge der erhöhten Möglichkeit, das Getreide zu befördern, flossen die Überschüsse desselben aus dünn bevölkerten Gegenden immer schneller den bevölkerten zu und vergrößerten so das Angebot und überschütteten daselbst die Märkte mit Getreide. Als man mit Hilfe der billigen Tarife das Getreide nach dem Süden und Westen versenden konnte, zogen die längs und hinter der Wolga gelegenen Gouvernements bald aus dieser Gelegenheit Nutzen und verschickten ihr Getreide nach jenen Gegenden, um irgend welchen Gewinn zu erzielen. Sie vergrößerten ihre Anbauflächen

[1] Finanzanzeiger (Wiestnik Finanzow) 1899 Nr. 25 S. 711.

Tabelle III.

Entnommen den bezüglichen Jahrgängen des vom

Märkte		Weizenpreise am Anfang und im Jahre 1887/88	1888/89	1889/90	1893/94	1894/95
Petersburg	Dezember	95,0	97,5	98,5	82,6	—
	Januar	87,5	106,2	94,3	81,3	72,5
	Februar	81,3	102,5	92,5	80,0	73,5
Jeletz	Dezember	104,7	83,7	80,5	74,0	60,2
	Januar	102,5	84,5	82,0	74,6	61,4
	Februar	102,6	87,0	84,3	77,0	62,1
Riga	Dezember	115,2	107,2	102,0	86,0	67,1
	Januar	114,7	103,0	100,0	80,8	69,2
	Februar	113,8	101,5	100,0	80,0	72,2
Warschau	Dezember	98,0	96,3	99,0	83,9	65,0
	Januar	98,4	—	98,3	81,1	63,8
	Februar	102,2	—	—	80,6	64,4
Odessa	Dezember	106,0	99,0	91,0	74,0	54,6
	Januar	110,9	96,0	92,0	69,1	59,5
	Februar	113,5	95,0	92,0	64,1	60,5
Nikolajew	Dezember	—	90,0	86,0	63,6	52,9
	Januar	—	91,0	85,5	62,2	57,1
	Februar	—	94,0	90,5	62,6	58,9
Rostow a./D.	Dezember	90,7	95,0	89,2	70,0	55,2
	Januar	91,8	96,2	91,5	69,0	57,3
	Februar	94,0	95,3	94,1	69,6	57,7
Noworossijsk	Dezember	—	93,8	94,3	68,0	56,9
	Januar	—	92,5	96,0	68,0	60,6
	Februar	—	93,1	99,0	66,5	61,9
Samara	Dezember	—	78,0	71,0	67,8	45,9
	Januar	70,0	80,0	74,5	68,6	48,1
	Februar	74,7	80,5	78,5	70,4	44,5
Saratow	Dezember	85,0	78,0	71,0	70,5	44,7
	Januar	85,0	75,0	68,5	70,6	51,1
	Februar	89,5	76,3	71,5	71,0	52,0

Finanzministerium herausgegebenen Berichtes.

Weizenpreise		Roggenpreise						
am Ende jedes Jahres in Kop. per Pud								
		im Jahre						
1895/96	1897	1887/88	1888/89	1889.90	1893/94	1894/95	1895/96	1897
70,0	—	64,9	68,2	79,2	68,1	—	52,5	—
76,5	71,0	63,5	66,0	78,9	68,4	55,6	55,0	38
75,0	68,5	60,7	66,1	78,6	68,2	55,4	57,0	37
57,0	—	39,6	41,1	59,5	52,0	40,1	33,6	—
62,0	76,0	38,3	42,0	59,3	51,1	39,6	36,5	40,0
67,4	72,0	39,4	44,0	59,5	52,0	40,8	37,5	41,0
69,0	—	64,2	67,5	83,0	72,5	54,2	54,0	—
74,8	—	62,2	66,5	80,0	66,5	54,5	56,9	57,0
80,5	—	63,1	66,5	80,5	68,6	56,6	57,7	56,5
69,0	—	59,6	66,2	84,5	57,0	49,1	56,1	—
74,8	88,5	58,8	64,5	83,7	56,0	48,6	57,8	62
81,1	83,0	60,7	65,5	82,3	55,3	48,8	57,0	58
68,9	—	63,2	60,7	77,0	52,7	44,8	52,2	—
75,0	94,5	64,2	59,0	73,5	52,7	46,1	54,4	56,5
76,2	89,5	64,7	57,0	74,0	52,9	48,0	54,1	53
70,5	—	—	56,0	71,5	48,2	43,5	49,3	—
77,2	93,0	—	—	68,5	52,2	42,7	54,5	—
77,4	88,5	—	53,0	—	50,8	45,4	53,7	—
64,0	—	47,1	50,5	61,5	45,0	38,5	42,0	—
70,6	72,5	45,9	46,7	63,0	47,0	39,0	47,7	43,5
72,6	69,5	47,5	—	66,1	46,6	40,9	47,6	42,5
68,0	—	—	—	69,7	49,5	39,0	43,2	—
73,1	—	—	—	69,5	50,0	37,8	47,7	—
73,2	—	—	46,5	70,6	49,0	41,2	49,3	—
46,3	—	—	49,1	54,5	42,9	27,2	28,8	—
51,3	53,5	38,5	49,0	57,0	43,1	28,9	29,6	29
52,6	47,5	38,7	49,0	58,5	44,4	29,6	31,2	24
50,2	—	39,0	48,0	54,0	47,0	31,2	30,6	—
51,3	60,5	37,3	46,0	55,0	47,0	30,4	31,2	—
53,6	61,0	37,5	47,0	57,0	48,8	30,5	32,0	—

immer mehr, und durch die Fruchtbarkeit der jungfräulichen Erde, welche selbst bei extensiver Wirtschaft beträchtliche Erträge lieferte, reduzierten sich die Getreidepreise zum Schrecken der teurer produzierenden Landwirte noch mehr.

Auf diesem Wege konnten sich aber die eben erwähnten Gouvernements von der Krisis, unter der sie bis jetzt noch leiden, doch nicht befreien; sie verschärften nur noch die in anderen Gegenden des Reiches herrschende Krisis.

Die Getreidepreise fielen auf den Märkten in Saratow und Samara, wie das schon oben gezeigt wurde, unter diejenigen des Jahres 1887. Was speciell die Roggenpreise betrifft, so fingen sie, trotz der augenblicklichen Neigung zur Erhöhung, am Ende des Jahres 1893 im Westen und Süden sowohl wie im Osten stufenweise zu sinken an.

Die Ergebnisse der Tarifreform entsprachen nicht den Erwartungen und brachten nicht die Vorteile, auf welche die Produzenten der weit abgelegenen Gegenden rechneten. Wir müssen bedenken, daß die nachteiligen Wirkungen diejenigen Rayons trafen, welche sich einer höheren Kultur erfreuten. Diese höhere Kultur zu wahren, mußte allen Machthabern eines Agrarstaates am Herzen liegen. Bei normalem Gang der Dinge ist von ihnen zu erwarten, daß sie darnach streben, mit allen Kräften die Kultur in der Landwirtschaft zu heben. Hier aber stoßen wir auf eine entgegengesetzte Erscheinung und Thätigkeit.

Nicht genug damit, auch das System steht im direkten Gegensatz zu seinen wichtigen Zielen und Aufgaben. Gemäß ihrer Endziele sollte die wegen des Niedergangs des Getreidepreises einberufene Kommission die Regulierung der Tarife zur Verbesserung der landwirtschaftlichen Lage anstreben, in Wirklichkeit jedoch erfuhren die Landwirte größtenteils Schaden, da an Stelle der Entlastung der Märkte von Überschüssen an Getreide eine Überfüllung mit Getreide eintrat, an Stelle der Erhöhung der Preise aber ein Niedergang derselben folgte.

Von dem Augenblick der Festsetzung der neuen Tarife an wurden Klagen auf Klagen laut, welche nach und nach den Charakter allgemeinen Unwillens annahmen. Im Süden und Westen, im Königreich Polen und den baltischen Provinzen klagte man über die Überfüllung der Getreidemärkte infolge der Tarife[1], andererseits begnügten sich die östlichen und die

---

[1] In dieser Hinsicht verdienen die von den Vertretern der Landwirtschaft in den Kommissionen für Regelung der Tarife in den Jahren 1893 und 1896 geäußerten Meinungen Beachtung.

Centralgouvernements nicht mit den herrschenden Ermäßigungen und fingen an, da sie die Tarife nach dem Westen und den Grenzpunkten für nicht hinreichend billig hielten, die Frage der weiteren Ermäßigung der Tarife anzuregen.

Infolge dieser zahlreichen Klagen und Bemühungen fand im Jahre 1894 im Finanzministerium eine Beratung unter Beteiligung der Vertreter der Landwirtschaft aus verschiedenen Gebieten statt[1]. Die Beratung kam zwar zu keinem Ergebnis; die Frage verschwand jedoch nicht von der Bildfläche, im Gegenteil, sie taucht bei jeder Gelegenheit wieder auf. So z. B. beriet die Landwirtschaft des Gouv. Samara in der Sitzung vom 27. September 1894 diese Angelegenheit und faßte einen Beschluß im Sinne der Notwendigkeit der Erniedrigung der Tarife.

Offenbar mit Rücksicht auf diesen Umstand hatte der allrussische landwirtschaftliche Kongreß in Moskau, der im Dezember 1895 tagte, eine Petition an den Kaiser vorbereitet, der zufolge demnächst für Getreide und Vieh eine gleichmäßige Frachtzahlung von 0,01 Kop. für 1 Pud und 1 Werst (= 1,2 Pf. pro Tonnenkilometer) zur Erhebung gelangen sollte[2].

Die Gründe, die für den Antrag ins Feld geführt wurden, waren folgende:

Auch in Rußland leidet das landwirtschaftliche Gewerbe unter den niedrigen Preisen, die es mit sich bringen, daß der Gewinn aus dem Landbau lange nicht mehr so groß ist wie ehedem, was überall, und auch in Rußland, einen gewissen Schrecken verursacht und zum Teil auch einen gewissen Notstand zur Folge hat; das Mittel aber, das die ackerbautreibende Bevölkerung aus dieser Lage retten soll, ist die in Vorschlag gebrachte Ermäßigung der Getreidetarife auf 1/100 Kop. für das Pudwerst, in der Erwartung, daß der Gewinn aus dieser Maßregel sowohl den zur Zeit schwer leidenden Großgrundbesitzern, als auch dem bäuerlichen Besitzer zugute käme.

Die Resultate der Durchführung dieses so wichtigen Antrages, wie die Abschaffung der Staffeltarife wurden in der für diese Angelegenheit speciell einberufenen Kommission erörtert; diese konnte sich aber nicht für die hartnäckig verteidigte Petition erwärmen und beschloß, dieselbe abzulehnen:

1. „weil durch die Ermäßigung der Getreidetarife auf 1/100 Kop. für das Pudwerst die Einnahme des Eisenbahnnetzes um 40 Mill. Rbl.

---

[1] A. Suligowski: Die landwirtschaftliche Produktion rc. S. 44.

[2] Journal des Tarifkomitees, betr die Frage der Ermäßigung der Getreidetarife auf 1/100 Kop. Petersburg 1896 S. 1 ff.; auch Dr. Mertens: Die Durchsicht der russischen Getreidetarife im Jahre 1896. Archiv für Eisenbahnwesen 1897 S. 184 ff.

vermindert werden würde (von denen 35 Mill. Rbl. auf den Staat und 5 Mill. Rbl. auf die Privatbahnen entfallen wären)[1], und weil außerdem die Möglichkeit ausgeschlossen wäre, den Verlust entweder durch höhere Frachtsätze bei anderen Gütern[1] oder durch Vergrößerung der Transportmassen einzuholen;

2. weil die Ermäßigung eine vollständige Verschiebung der komplizierten Beziehungen der Landwirtschaft und des Getreidehandels der einzelnen Gebiete zur Folge haben müßte. Die südlichen und ebenso die entfernteren östlichen Gouvernements würden in erster Reihe bevorzugt werden und teilweise auch die mittleren Gouvernements, soweit sie Getreide ins Ausland exportieren; dagegen würden die Nicht-schwarzerde-Gouvernements einen schweren Schlag durch die Einführung der Tarife, erleiden und ebenso würden die Centralgouvernements auf allen inländischen Märkten wesentlich schlechter gestellt werden;
3. weil eine so bedeutende und zudem so plötzliche Ermäßigung der Tarife mit Rücksicht auf die augenblickliche Lage des Getreidemarktes ein sehr gesteigertes Angebot zur Folge haben müßte, das wieder einen Preissturz auf den in- und ausländischen Märkten nach sich ziehen müßte. Durch diese Ermäßigung der Preise würde aber wiederum ein Teil des Vorteils, den die Tarifherabsetzung bringen soll, verloren gehen. Endlich aber würden die Getreideproduzenten, die ihre Ernte, ohne die Eisenbahnen zu benutzen, auf den Markt bringen, einen direkten Verlust erleiden".

[1] Die Erhöhung der Tarife auf einzelne Transportartikel erweist sich als nicht möglich, denn von sämtlichen zurückgelegten Pudwersten entfallen für das Decennium 1884—1893 durchschnittlich

auf Getreide	27,6 %	
= Salz	3,2 %	
= Naphtha und Naphtharückstände	3,1 %	
= Petroleum und andere Fabrikate aus Naphtha	8,8 %	
= Steinkohlen	12,3 %	
= Holz (Brenn- 2,2, Bau- 3,4)	5,6 %	60,6 %
Sämtliche übrige Güter lieferten somit		39,4 %

Nach einer überschläglichen Rechnung müßten alle die zu den 39,4 % gehörigen Güter zu 0,04 Kop. für das Pudwerst tarifiert werden, was im allgemeinen nicht durchführbar wäre, und dies um so mehr, als wichtige landwirtschaftliche Produkte von einer solchen Erhöhung schwer betroffen werden würden, z. B. Flachs, Hanf, Vieh, Fleisch, Fett, Früchte u. s. w. Es würde also auf der einen Seite gegeben und auf der anderen wiederum genommen werden.

Damit war der Antrag der Kais. Moskauer landwirtschaftlichen Gesellschaft zu Grabe getragen. Aber der Stein[1] ist nun einmal ins Rollen gekommen und wann die Bewegung zur Ruhe kommen wird, läßt sich einstweilen noch gar nicht übersehen, namentlich da die Überzeugung von der Notwendigkeit der erstrebten Maßregel durch die sehr einflußreiche Moskauer Gesellschaft vertreten wird.

Mit einem Worte, die Getreidetarife waren die Veranlassung zu unaufhörlichen und, wie man offen zugeben muß, oft zu ganz widersprechenden Anträgen und Wünschen. Man interessiert sich überall für sie. Sie werden bald von jener bald von dieser Seite kritisiert, je nachdem irgend welche Interessen durch sie berührt werden.

Da der Getreidetransport und seine Kosten naturgemäß mit der Frage der Ernährung der Bevölkerung und, was damit Hand in Hand geht, mit dem Zustande der landwirtschaftlichen Produktion, ihrer Ausdehnung, ihren Kosten und Lasten in Verbindung stehen, so wird es wohl einleuchtend sein, wenn ich zur Erörterung der Frage über die Produktionsfähigkeit des Bodens, über die Deckung des Ausfalls und den Absatz des Überschusses, endlich über die Grenze des Bedarfs und die Kosten seiner Befriedigung übergehe.

Zu diesem Zwecke wird auf Grund der von dem statistischen Centralkomitee in St. Petersburg gesammelten Materialien[2] eine Tabelle IV aufgestellt, in der das europäische Rußland ohne Finnland und Kaukasien in 12 Gebiete geteilt ist. In dieser Tabelle sind die Gebiete im Verhältnis zu ihren Produktionsüberschüssen aneinander gereiht; den ersten Platz nehmen die südlichen Steppengouvernements ein, in welchen die Überschüsse nach dem Bedarf der Bevölkerung und der Saat ungefähr 2 460 000 t jährlich ausmachten; die in der letzten Reihe erwähnten nordwestlichen Gouvernements, mit anderen Worten die Bezirke um Petersburg, sind auf die Zufuhr von mehr als 8 Mill. Pud (131 200 t) jährlich aus anderen Gebieten angewiesen. Aus dieser Tabelle ersieht man, daß alle Gebiete Überschüsse an Getreide abwerfen, außer den Industriegebieten, den westlichen, nordwestlichen und nördlichen Gebieten. Überhaupt machen die Produktionsüberschüsse jährlich ungefähr 544 Mill. Pud (= 8,9 Mill. t) aus, die Deficite jedoch nicht mehr als 23 Mill. Pud (= 0,4 Mill. t), was einen durchschnittlichen Überschuß von 520 Mill. Pud (= 8,5 Mill. t) ergiebt.

Zur Ergänzung dieser Tabelle ist auf Grund derselben Materialien

---

[1] Nach Dr. Mertens. Archiv für Eisenbahnen 1897.

[2] Die durchschnittliche Getreide- und Kartoffelernte für das Decennium 1883 bis 1892 im Verhältnis zur Volksernährung. Petersburg 1894.

Tabelle IV. Durchschnittszahlen für die Jahre 1883—1892[1].

Gebiete	Gesamternte	Aussaat	Eigenbedarf (13 Pud Getreide pro Kopf)	(+) Überschuß (—) Ausfall
	in Tausenden Pud			
1. Südliche Steppen-Gouvernements. . (Bessarabien, Cherson, Taurien, Jekaterinoslaw und Don-Gebiet.)	321 094	57 678	114 642	+ 148 774
2 Nördl. Schwarzerde-Gouvernements . (Tschernigow, Orel, Kursk, Tula, Tambow, Rjäsan und Pensa.)	406 155	96 224	191 466	+ 118 465
3. Östl. und Nordöstl. Gouvernements. (Kasan, Simbirsk, Saratow, Samara, Ufa, Orenburg und Astrachan.)	346 277	88 168	167 680	+ 90 429
4. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements . (Poltawa, Charkow und Woronesh.)	200 504	44 955	105 071	+ 50 478
5. Mittel-u. Transwolga-Gouvernements (Nishni-Nowgorod, Kostroma, Wiatka und Perm.)	227 559	68 857	114 182	+ 44 520
6. Südwestliche Gouvernements. . . . (Kiew, Podolien und Wolhynien.)	183 473	36 005	105 970	+ 41 498
7. Königr. Polen-Gouvernements . . .	184 344	40 389	107 337	+ 36 618
8. Ostseeische Gouvernements. . . . . (Livland, Kurland und Estland.)	53 329	9 826	30 557	+ 12 946
9. Nördliche Gouvernements . . . . . (Archangelsk, Wologda u. Olonezk.)	30 100	7 298	25 408	— 2 706
10. Westliche Gouvernements . . . . . (Kowno, Grodno, Wilno, Minsk, Witebsk und Mohylew.)	148 064	37 599	115 859	— 5 494
11. Industrie-Gouvernements . . . . . (Moskau, Wladimir, Jaroslaw, Twer, Smolensk und Kaluga.)	163 443	50 669	119 791	— 7 017
12. Nordwestliche Gouvernements . . . (Pskow, Nowgorod u. St. Petersburg.)	60 025	15 755	52 352	— 8 082

und derselben Methode noch eine andere hinzugefügt, in der die Getreideüberschüsse und Deficite mit der Bevölkerung verglichen werden.

In dieser Tabelle V sind ebenfalls die Gebiete nach ihren Überschüssen und Ausfällen der Reihe nach verzeichnet, aber im Verhältnis zu ihrer Bevölkerung. Zuerst nun finden wir daselbst solche Gebiete benannt, welche Lebensmittel über den Bedarf der Bevölkerung hinaus besitzen, alsdann folgen die Gebiete mit den Ausfällen.

Wie sich aus der Tabelle ergiebt, könnten die südlichen Steppen-

[1] Die durchschnittliche Getreide- und Kartoffelernte für das Decennium 1883 bis 1892 im Verhältnisse zur Volksernährung. Petersburg 1894.

Tabelle V. Durchschnittszahlen für die Jahre 1883—1892[1].

Gebiete	Durchschnittlicher (+) Überschuß oder (—) Ausfall von Getreide nach Abzug der Saat und als Konsum in Tausend Pud	Produktion im Verhältnis zur Bevölkerung. Letztere als Einheit betrachtet	Prozentualer (+) Überschuß resp. (—) Ausfall im Verhältnis zur Bevölkerung
1. Südliche Steppen-Gouvernements	+ 148 774	2,35	+ 135
2. Nördliche Schwarzerde-Gouv. . .	+ 118 465	1,63	+ 63
3. Östliche und nordöstliche Gouv. .	+ 90 429	1,52	+ 52
4. Mittel-Schwarzerde-Gouv. . . .	+ 50 478	1,46	+ 46
5. Baltische Gouvernements . . .	+ 12 946	1,46	+ 46
5. Polnische Gouvernements . . .	+ 36 619	1,41	+ 41
7. Mittel- und Transwolga-Gouv.	+ 44 520	1,37	+ 37
8. Südwestliche Gouvernements . .	+ 41 498	1,36	+ 36
	+ 543 729		
9. Industrie-Gouvernements . . .	— 7 017	0,94[2]	— 6
10. Nordwestliche Gouvernements. .	— 8 082	0,93	— 7
11. Westliche Gouvernements . . .	— 5 494	0,93	— 7
12. Nördliche Gouvernments. . . .	— 2 706	0,73	— 27
	— 23 298		

gouvernements eine doppelt so große Bevölkerung ernähren; dagegen fehlt es den nördlichen Gouvernements (eigentlich nur Archangelsk- und Olonetzk-Gouv.) an Lebensmitteln, um 27 %, d. i. den vierten Teil der dortigen nicht zahlreichen Bevölkerung Nahrung zu gewähren. Im Industriegebiete kommt der Ausfall auf 6 % der Bevölkerung, welche hauptsächlich und fast allein auf das Gouv. Moskau (mit der Stadt Moskau) entfallen, da letzterem allein 50 % zur Deckung des Bedarfes der Bevölkerung fehlen. Diese Deficite decken die Überschüsse aus anderen Gouvernements dieses Gebietes und lassen noch ein Deficit von 6 % in der allgemeinen Bilanz zurück. Dasselbe wiederholt sich in dem nordwestlichen Gebiete, infolge des Gouv.

[1] Die durchschnittliche Getreide- und Kartoffelernte 2c. Petersburg 1894 (Statistisches Centralkomitee).

[2] Die mittlere Rubrik zeigt uns, für welche Bevölkerung eines bestimmten Gebietes beim Vergleich mit der thatsächlichen Bevölkerung (letztere als Einheit genommen) die Getreideproduktion ausreicht oder ausreichen würde. Die Prozentualziffern, entnommen aus dem vorgenannten Werke, für die Industriegouvernements sind in der letzten Rubrik 0, weil der Ausfall nicht 0,1 ausmachte. Der Vergleich des Betrages des Ausfalles und der Bevölkerung dieses Gebietes fiel jedoch so aus, daß die lokale Produktion für 6 % der Bevölkerung nicht ausreicht; infolgedessen konnte man die vorletzte Rubrik mit der Ziffer 0,94 ausfüllen u. s. w.

Petersburg mit der Stadt Petersburg, welches einen Ausfall für 30 % der Bevölkerung aufweist und diesen aus den Überschüssen der Gouv. Pskow und Nowgorod deckt. Bei der schließlichen Abrechnung führt es zu einem Deficit von 7 % für das ganze Gebiet.

Aus dem eben Gezeigten geht hervor, daß nur die nördlichen Gouvernements, wie auch Petersburg und Moskau, welche ohne die Getreidezufuhr nicht bestehen könnten, das Recht der Tarifvergünstigung für diese Zufuhr haben sollten; die anderen Gebiete des Reiches sind nicht nur in der Lage, ihren Bedarf zu befriedigen, sondern sie besitzen bald große, bald kleine Überschüsse zur Ausfuhr. Was die westlichen Gouvernements betrifft, so begegnet man zwar dort einem gewissen Mangel, dieser jedoch kann ohne Tarifvergünstigung aus der Zufuhr der Nachbargebiete gedeckt werden, da diese Gouvernements von allen Seiten von Örtlichkeiten mit Getreideüberschüssen eingeschlossen sind. Übrigens geht hier der Mangel nicht so sehr aus der Unfruchtbarkeit des Bodens wie aus besonderen Zuständen, in denen sich die Landwirtschaft daselbst befindet, hervor. Auf Grund dieser zwei Tabellen kann man schließen, daß außer den drei bezeichneten Punkten ein Bedürfnis nach besonderer Tarifvergünstigung im Innenverkehr vom Versorgungsstandpunkt aus nicht im mindesten vorliegt, und daß zu Opfern über die thatsächlichen Kosten der Beförderung hinaus weder für die Privatbahnen noch für die Regierung die mindeste Veranlassung besteht.

Wenn es sich um die Befriedigung der Bedürfnisse der Bevölkerung handelt, so ist es unmöglich, die Produktion an Kartoffeln zu übergehen, welche ein wichtiges Surrogat in der Ernährung der Bevölkerung bilden.

Der Bau dieses Produktes ist, obgleich nicht in allen Teilen des Reiches, so doch in einigen entwickelt und könnte in der Befriedigung der Ernährungsbedürfnisse der Bevölkerung eine einflußreiche Rolle spielen.

Auf Grund derselben Materialien ist, wenn man ein Pud Kartoffeln für 0,19 Pud Roggen nimmt, die Produktion aus Tabelle VI ersichtlich.

Im Osten und innerhalb des Reiches ist die Produktion gering; aber im Westen und namentlich in Polen und den baltischen Provinzen erscheint sie als ein nicht unbedeutendes Nahrungsmittel. In den litauischen Gouvernements und im Weißrussischen betrug die Kartoffelproduktion fast 2 Pud auf den Kopf. Selbst auf die Industrie- und nördlichen Schwarzerde-Gouvernements entfällt an Kartoffeln, bei Umrechnung auf Roggen, 1 Pud auf den Kopf der Bevölkerung, was sich namentlich in den Zeiten der Mißernten von Getreide als ein nicht unbedeutendes Hilfsmittel in der Ernährung erweist.

Tabelle VI. Durchschnittszahlen für die Jahre 1883—1892.

Gebiete	Durchschnittliche jährliche Kartoffelernte	Kartoffelernte nach Abzug der Saat	Bei Umrechnung auf Roggen (1 Pud Kartoffeln = 0,19 Pud Roggen)	
			überhaupt	auf den Kopf der Bevölkerung
	in Tausenden Pud			in Pud
1. Polen	281 565	216 275	41 092	5,0
2. Baltische Provinzen	47 312	35 383	6 723	3,5
3. Westliche Gouvernements	116 719	88 844	16 880	1,9
4. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	106 735	84 072	15 974	1,1
5. Industrie-Gouvernements	57 819	45 016	8 553	1,0
6. Nordwestliche Gouvernements	20 955	16 367	3 110	0,7
7. Südwestliche Gouvernements	35 127	27 539	5 213	0,7
8. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	26 498	20 199	3 838	0,5
9. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	19 010	14 613	2 777	0,4
10. Nördliche Gouvernements	3 324	2 562	487	0,3
11. Südliche Steppen-Gouvernements	20 354	14 454	2 746	0,3
12. Östliche und südöstliche Gouvernements	21 954	16 678	3 169	0,2

Bei solchen Produktionsverhältnissen kann man nicht leugnen, daß fast alle Provinzen in der Lage sind, ihre Bedürfnisse zu decken, und keiner fremden Hilfe bedürfen.

Unter solchen Umständen ist der größte Teil des Reiches, was den Getreidetransport im Innenverkehr betrifft, mehr an der Verbesserung und Erleichterung des lokalen Verkehrs als an der Verbilligung eines solchen auf weite Entfernungen interessiert.

Nicht minder wichtig sind die Produktionskosten, die ebenfalls eine Beachtung verdienen.

Auf Grund der durch das Departement für Ackerbau und ländliches Gewerbe veröffentlichten Materialen versuchte ich, zu einem möglichst klaren und übersichtlichen Bilde über die Produktionskosten von Roggen, Weizen und Hafer zu gelangen.

In der Tabelle VII sind die Produktionskosten[1] auf zweifache Weise berechnet, einmal auf die Deßjätine, alsdann auf das Pud des geernteten Getreides. Die Kosten in beiden Rubriken sind fast gleich. Aus dieser

[1] Wir müssen dabei bemerken, daß in den Produktionskosten die Grundwerte nicht berechnet wurden, weil in Rußland beinahe keine kapitalistischen Farmerbetriebe existieren.

Tabelle VII.

Landwirtschaftl. und statist. Daten nach Mat. 2c. Petersburg 1890 Teil III S. 22.

Gebiete	Roggenproduktionskosten			Weizenproduktionskosten			Haferproduktionskosten		
	auf 1 Deßjät.	auf 1 Pud	auf 1 t	auf 1 Deßjät.	auf 1 Pud	auf 1 t	auf 1 Deßjät.	auf 1 Pud	auf 1 t
	Rbl.	Kop.	Mk.	Rbl.	Kop.	Mk.	Rbl.	Kop.	Mk.
1. Nordwestliche Gouv. . .	43,62	59,5	78,40	38,77 [3]	46,1 [3]	60,74	32,52 [4]	48,8 [4]	64,30
2. Polen	43,15	59,1	77,87	59,80	66,4	87,49	31,25	48,8	64,30
3. Baltische Gouvernements	47,37	56,8	74,84	51,50 [1]	—	—	35,13	51,9	68,38
4. Nördliche "	37,46	53,0	69,83	18,22	25,8 [4]	33,99	22,15 [4]	30,2	39,79
5. Industrie-Gouv.	38,78	51,5	67,86	—	—	—	28,27	40,0	52,70
6. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	31,46	48,6	64,03	24,00 [6]	45,2 [6]	59,55	21,56	35,8	47,17
7. Westliche Gouvernements	30,29	46,8	61,66	37,48 [2]	54,7 [2]	72,07	22,77	44,0	57,97
8. Süd-Steppen-Gouv. . .	26,07	37,0	48,75	32,89	46,9	61,80	24,14	38,5	50,72
9. Östliche u. Nordöstl. Gouv.	21,33	36,0	47,43	24,00 [5]	41,1 [5]	54,15	17,58	32,0	42,16
10. Südwestliche Gouv.. . .	29,39	32,5	42,82	45,44	53,4	70,36	22,19	28,5	37,55
11. Nördl. Schwarzerde-Gouv.	22,83	31,9	42,03	36,67	43,2	56,72	17,75	27,5	36,33
12. Mittel- " "	30,50	29,0	38,34	43,15	44,1	58,11	22,62	29,0	38,21

Tabelle ist ersichtlich, daß die Produktion sich nicht überall unter gleichen Bedingungen vollzieht, da ihre Kosten in den verschiedenen Gebieten sehr verschiedener Art sind. Sie fangen mit $59^{1}/_{2}$ Kop. auf ein Pud an und sinken bis auf $29^{1}/_{2}$ Kop. Eine ähnliche Skala bilden sie auf eine Deßjätine (von 47,36 Rbl. bis 21,33 Rbl.). Während in den nordwestlichen Gouvernements und im Königreich Polen die Kosten für die Produktion eines Puds an Roggen fast 60 Kop. ausmachen, betragen sie in den Schwarzerde-Gouvernements wie im Süden und Osten nicht viel mehr als 30 Kop. und in den Mittelschwarzerde-Gouvernements nur $29^{1}/_{2}$ Kop. Dieselbe Erscheinung wiederholt sich mit nicht bedeutenden Veränderungen in Bezug auf Weizen und Hafer.

Die höheren Produktionskosten aller Getreidearten im Westen, hauptsächlich in den baltischen Provinzen und im Königreich Polen sowie in den

---

[1] Ohne Kurland und Estland.

[2] Ohne Mohylew-Gouvernement.

[3] Ohne Nowgorod und Petersburg-Gouvernement.

[4] Sommerweizen ohne Archangelsk-Gouvernement.

[5] Sommerweizen ohne Simbirsk, Astrachan und Orenburg.

[6] Nur Sommerweizen.

Industrie-Gouvernements, haben ihren Grund darin, daß hier bei der Bestellung des Bodens mehr Arbeit und Kapital aufzuwenden ist; in den nordwestlichen Gouvernements erklären sie sich zum Teil infolge einer kostspieligen Kultur, mehr noch aber infolge der schwierigen klimatischen Bedingungen, während im Süden und Osten, wie auch auf der Schwarzerde die Ernten ohne Verbesserung der landwirtschaftlichen Produktionsweise wohlfeil zu erzielen sind.

Es lohnt wohl, über die Besteuerung einiges zu sagen, welche auch zu den Faktoren gehört, die eine nicht geringe Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion haben.

Aus denselben Quellen wie oben entnahm ich die Mitteilungen über die Besteuerung des Bodens, welche die unter dem Namen: „Ackerbaukosten" betitelte Rubrik enthielt.

Tabelle VIII.

Die Mitteilung über die Besteuerung des Bodens, aus: „Statistische und landwirtschaftliche Daten ꝛc.".

Gebiete	auf 1 Deßjätine Besteuerung	
	für Roggen	für Hafer
	in Rubel	
1. Polen	3,80	1,90
2. Baltische Provinzen	1,45	0,72
3. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	0,85	0,42
4. Südwestliche Gouvernements	0,68	0,34
5. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	0,68	0,41
6. Nordwestliche Gouvernements	0,51	0,25
7. Östliche und südöstliche Gouvernements	0,51	0,25
8. Industrie-Gouvernements	0,50	0,24
9. Süd-Steppen-Gouvernements	0,48	0,27
10. Westliche Gouvernements	0,46	0,22
11. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	0,42	0,21
12. Nördliche Gouvernements	—	—

Die Besteuerung des Bodens ist in der Tabelle VIII auf zweifache Weise dargestellt; einmal als Belastung des mit Roggen, alsdann des mit Hafer besäeten Bodens. Dabei tragen die ersteren, wie ganz natürlich, höhere Lasten als die letzteren. Die Lasten verteilen sich proportional; je größer sie für die Roggenböden sind, desto größer sind sie für die Haferböden. Was die Höhe der Belastung der Gebiete betrifft, so stoßen wir auf eine Ungleichmäßigkeit, welche noch härter hervortreten würde, wenn

uns die entsprechenden Materialien der nördlichen Gouvernements, als der am wenigsten unter der Steuerlast leidenden, zur Verfügung ständen. In jeder Beziehung geht aus dem Vergleich der höheren Lasten mit denen der Mittel- und Transwolga-Gouvernements hervor, daß die Gouvernements des Königreich Polens neunmal so viel wie die baltischen — fünfmal soviel als die längs und hinter der Wolga gelegenen Gouvernements zahlen.

Die obigen Andeutungen geben jedoch nicht eine sichere Grundlage. Es ist klar, daß die Methode, auf Grund deren das Material gesammelt wurde und die die Staatssteuern mit den Kreis- und Gemeindesteuern zusammenwirft, nicht wissenschaftlich ist. Außerdem betreffen die obigen Andeutungen nur die Böden unter dem Pfluge; sie belehren uns aber nicht, wieviel die Steuern in den Gouvernements und den geschilderten Gebieten betragen, noch auch wieviel an Steuern auf eine Deßjätine insgesamt fällt.

Deshalb benützte ich die von A. Suligowski in seinem Buche[1] berechneten Angaben. Nach der von diesem zusammengestellten Tabelle IX bemerken wir aber dieselbe Ungleichmäßigkeit wie vorher.

Die Besteuerung stellt eine große Abstufung dar in dem Maße, in dem die Bedingungen der landwirtschaftlichen Produktion sich ändern.

Die verschiedenartigen Stufen der Belastung stehen in mehr oder weniger näherer Verbindung mit der landwirtschaftlichen Kultur und ihrem Zustande. Der Boden mit höherer Kultur trägt höhere Lasten und umgekehrt. Es giebt in dieser Beziehung keine völlige Gleichmäßigkeit, aber es herrscht ein Princip, das in hinreichendem Maße erkennbar ist.

Es ist leicht einzusehen, warum in vielen Teilen des Reiches infolge der Tarife Klagen entstanden. Wo man hohe Lasten trägt, wo gleichzeitig der landwirtschaftliche Boden eines größeren Aufwandes bedürftig ist, da tritt die Notwendigkeit ein, für die landwirtschaftlichen Produkte hohe Preise zu erzielen, um die Produktionskosten zu decken und überhaupt das Dasein fristen zu können. Aus demselben Grunde ist für solche Gebiete mit höherer Kultur, die bedeutende Vorräte an Getreide besitzen, eine übermäßige Zufuhr aus den Gegenden mit billigeren Produktionskosten keineswegs besonders erwünscht, vielmehr geeignet, namentlich vom landwirtschaftlichen Standpunkte aus, Befürchtung und Beängstigung zu erregen.

Das billige Getreide ruft dank dem billigen Transporte für diese Kultur eine Konkurrenz hervor und führt Erscheinungen einer künstlichen Überproduktion herbei, welche sich in dem Sinken der Preise unter die Pro-

---

[1] Die landwirtschaftliche Produktion und die Eisenbahntarife. Warschau 1895 S. 68—85.

Tabelle IX. **Besteuerung des Bodens.**

Aus dem Werke: „Landwirtschaftliche Produktion und Eisenbahntarife“ von Suligowski, Warschau 1895, Seite 77 f.

Gebiete	Gesamtfläche	Darunter: Wald	Darunter: Unbrauchbares Land	Acker, Weide, Wiese rc., brauchbares Land	Besteuerung: Staatssteuer	Besteuerung: Gemeinde und andere Steuern	Besteuerung: Zusammen	Besteuerung: Auf eine Deßjätine nur brauchbaren Landes
	In Deßjätinen				Auf eine Deßjätine überhaupt — In Kopeken			In Kopeken
1. Polen	11 087 200	2 505 310	604 140	7 977 750	72	30	102	99
2. Südwestliche Gouvernements	14 069 927	3 360 540	1 197 025	9 512 362	15	23,9	35,9	23
3. Nord-Schwarzerde-Gouvernements	27 732 370	4 867 604	1 529 745	21 335 021	13	22,1	35,1	17
4. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	14 876 891	1 266 923	899 183	12 710 785	12	11,3	26,3	13
5. Baltische Gouvernements	8 149 375	2 133 878	1 189 641	4 825 856	7	14,4	17,4	13
6. Westliche Gouvernements	25 251 483	8 229 001	4 275 570	12 746 912	5	13,1	17,1	11
7. Östliche und nordöstliche Gouvernements	63 662 353	13 179 034	8 806 183	41 677 136	4	13,5	15,5	6
8. Süd-Steppen-Gouvernements	36 019 329	1 170 629	2 701 865	32 146 835	4	7,7	14,7	4
9. Industrie-Gouvernem.	22 767 427	8 091 126	2 057 400	12 618 901	3	10,2	14,2	6
10. Nordwestliche Gouvernements	16 556 536	7 382 686	3 446 484	5 727 366	2	7,8	12,8	5
11. Mittel- u. Transwolga-Gouvernements	56 867 169	35 805 043	5 934 318	15 127 808	1	10,9	11,9	4
12. Nördliche Gouvernements	120 946 067	72 130 144	45 710 199	3 105 724	0,06	2,7	2,7	2

duktionskosten und in der Erschütterung der Bedingungen, unter denen sich die lokale Landwirtschaft befindet, zu erkennen geben. Anfangs ziehen die Gebiete des billigen Getreides daraus Nutzen. Wenn aber die Preise in den Orten der Zufuhr sinken, beginnen die Gewinne sich zu vermindern und können mit der Zeit gleich Null werden [1].

Diese Erscheinung läßt sich leicht erklären. Beim natürlichen Gang der Dinge dreht sich die ganze Sache um den Unterschied, welcher zwischen den Preisen verschiedener Provinzen besteht. Einen Teil dieses Unterschiedes verschlingen die Beförderungskosten, ohne der Landwirtschaft irgend welchen Nutzen zu bringen. Was nun den Rest betrifft, so bestimmt derselbe im ersten Augenblicke den Verdienst der Getreideversender; in dem Maße aber, in dem die Zufuhr zunimmt und die Preise fallen, sinkt dieser Rest, der von den Kosten übrig bleibt, stufenweise und beträgt zuletzt eine ganz minimale Quote.

Schließlich ergiebt sich nun das Resultat, daß die Vorteile der einen unbedeutend sein, die Nachteile für die anderen aber sehr empfindlich werden können.

Mit dem oben Gesagten will ich keineswegs die Meinung vertreten, daß durch die Tarife Störungen solcher Art in dem landwirtschaftlichen Gewerbe beseitigt werden könnten; solche sind eben nicht zu vermeiden, wie sie auch jetzt noch auftreten und auftreten werden als Folge des Baues und der Entwicklung des Eisenbahnnetzes im Osten Rußlands. Aber bei vorsichtiger Festsetzung der Tarife wird eine solche Verschiebung des landwirtschaftlichen Gewerbes nach dem Osten langsam eintreten und nur von der Ausdehnung des Eisenbahnnetzes abhängig sein. Damit wird zugleich, im Verhältnis zu diesem, im Centrum und in den westlichen Gouvernements Rußlands die Vorbereitung zum Übergang von der reinen Körnerfruchtwirtschaft zum Anbau von mehr Kulturpflanzen als Notwendigkeit auftreten.

Mit dem eben Geschilderten wollte ich nur die Aufmerksamkeit darauf lenken, daß eine Beschleunigung des Überganges zum Körnerbau in den äußeren Gebieten, ohne gleichzeitig den mittleren und westlichen Gouverne-

[1] So wurden die Getreideproduktionskosten nach den Berichten fast aller russischen landwirtschaftlichen Zeitschriften im inneren und östlichen Rußland in den Jahren 1893–96 bei Selbstbewirtschaftung fast nirgends durch die erzielten Getreidepreise gedeckt, es wurden kaum die Arbeitskosten zurückerlangt, während Landrente und Verzinsung des Betriebskapitals fast ganz ausfielen. Vgl. C. Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898.

ments die Möglichkeit zur Stärkung in den anderen Betriebssystemen zu geben, keineswegs wünschenswert ist.

Die bisherigen Binnentarife entsprachen jedoch diesen Bedingungen nicht.

Wie wir schon gesehen haben, sind die Bodenpreise am meisten im Centrum und im Westen des Reiches gefallen: die Verschuldung des ländlichen Besitzes, welche zur Zeit der höheren Preise bedeutend gestiegen ist, versetzte den Landwirt der obigen Gouvernements beim Sinken derselben in schwierige Lage und verhinderte besonders den Wechsel der Betriebssysteme, die neuer Kapitalien und längerer Zeit bedurften, um mit dem Anbau der Körner aufzuhören, ohne das rationelle Fruchtwechselsystem zu verletzen.

Bisher sprachen wir von der Getreidebeförderung zur Deckung des inneren Bedarfes; es bleibt jetzt die Frage der Ausfuhr und der die letztere betreffenden Tarife näher zu erörtern. Die Notwendigkeit, diese Frage gesondert zu betrachten, ergiebt sich aus der Natur der Sache selbst.

Wenn das heimische Getreide nicht nur die inländische Konsumtion deckt, sondern auch noch den ausländischen Märkten zugeführt wird, so berührt diese Getreidebewegung zwei verschiedene Erscheinungen im Leben, nämlich sowohl den Außen- als auch den Binnenhandel, von welchen jeder sein eigenes Ziel und seine eigene Aufgabe hat. Der Einfluß des einen wie des anderen auf die Volkswirtschaft und auf die Lage der Landwirtschaft pflegt ganz verschiedener Art zu sein, und die Wirkung ist manchmal ganz entgegengesetzter Natur: Die Ausfuhr will die Überschüsse beseitigen, welche sich in einem Agrarstaate über die Bedürfnisse hinaus ansammeln; die Getreidebeförderung innerhalb des Landes dagegen strebt darnach, die inländischen Märkte, entsprechend dem Bedarfe, in gebührender Weise zu versorgen. Infolge der Ausfuhr verschwinden die Vorräte und vermindert sich das Angebot; infolge der inneren Zufuhr vergrößern sich die lokalen Vorräte und das Angebot in den bedürftigen Orten. Der Außenhandel konkurriert mit den Exporteuren anderer Länder auf dem Weltmarkte; der Binnenhandel dagegen stützt sich auf den Wettbewerb der inländischen Produktionsgebiete, wobei es im Interesse des Staates liegt, letztere zu erhalten und die ihrer Entwicklung schädlichen Bedingungen zu beseitigen, während die Schwierigkeiten, welche anderswo für die Produzenten infolge des fremden Imports entstehen, dem russischen Staat zunächst gleichgültig sein können.

All dies bestätigt, daß die Getreidetarife einer doppelten Behandlung bedürfen vom Standpunkte des Außen- und Binnenhandels, gemäß den Forderungen eines jeden, weil sie nützlich für den Außenhandel sein können,

gleichzeitig aber den inländischen Bedürfnissen ganz und gar nicht zu entsprechen brauchen und umgekehrt.

Übrigens wurde der Unterschied bei der Festsetzung der Getreidetarife beachtet, da in der Sammlung vom Jahre 1889 neben den Tarifen für den inländischen Verkehr auch solche für die Ausfuhr enthalten sind; wie auch in der Sammlung vom Jahre 1893 (sowie weiter vom Jahre 1897) gewisse Unterschiede des Tarifschemas für die Richtung nach den Häfen und der westlichen Grenze im Vergleich mit dem Schema für den inländischen Verkehre, zu verzeichnen sind. Dennoch stoßen wir in diesen Sammlungen auf ganz minimale, fast unbedeutende Ansätze, in der einen zu Gunsten des Außen-, in den anderen zu Gunsten des Binnenverkehrs; wirkliche Ausfuhrtarife im eigentlichen Sinne des Wortes besitzen die genannten Sammlungen überhaupt nicht, und zwar schon aus dem Grunde, weil die Zufuhr zu den Häfen und den Grenzpunkten keineswegs in Verbindung mit der Notwendigkeit der Ausfuhr jenseits der Grenzen steht, und weil ferner die bis zu diesen Punkten beförderten Getreideladungen sehr oft innerhalb der Grenzen des Landes bleiben und so die in der Nähe der Grenze liegenden Märkte mit Getreide überschütten.

Bevor wir erklären, ob überhaupt ein Bedürfnis nach speciellen Ausfuhrtarifen vorliegt, und namentlich welcher Art dieselben sein sollen, müssen wir zunächst die Frage beantworten, welche Bedeutung die Getreideausfuhr hat und ob ihre Entwicklung ein wirksames Interesse darbietet.

Die Thatsache der dürftigen Volksernährung und der geringen eigenen Ernten der Bauern hat eine Reihe von russischen Nationalökonomen auf die Hypothese gebracht, es sei für den Bauer vorteilhaft, wenn das Getreide recht billig sei, da er dann mehr Brot hinzukaufen könne. Gerade in neuester Zeit ist diese Hypothese mit besonderem Nachdruck in einem im Jahre 1897 vom russischen Finanzministerium herausgegebenen Werke: „Der Einfluß der Ernten und Getreidepreise auf die russische Volkswirtschaft" unter der Redaktion der Professoren Tschuprow und Posnikow vertreten worden.

Mareß, der Verfasser eines Artikels in dem genannten Werke, berechnet, daß zur Ernährung der Bevölkerung ca. 19 Pud (312 kg) Getreide und Getreide- resp. Roggenwert pro Kopf notwendig seien, außerdem müßten noch 7½ Pud Getreidewert pro Kopf als Vieh- und Geflügelfutter angesetzt werden. Hiervon ausgehend, kommt der Verfasser zu dem Resultat, daß noch 378 Mill. Pud Roggenwert zur Ernährung der bäuerlichen Bevölkerung im europäischen Rußland für 1883.1892 fehlten. Weiter versucht der Verfasser zu beweisen, daß der naturalwirtschaftliche Verbrauch des pro-

duzierten Getreides bis jetzt in Rußland noch immer vorherrschend ist. Dem größten Teile der Bevölkerung komme es nicht auf hohe Getreidepreise, sondern auf gute Ernten und große Naturalvorräte an; die internationalen Marktverhältnisse seien für einen verhältnismäßig geringen Teil der russischen Landbevölkerung maßgebend. Mir scheint dieser Teil doch etwas größer zu sein, als der Verfasser annimmt. Gewiß sind die Bedingungen, welche eine solche Sachlage verursachen, nicht immer normal und gesund. Das Vorherrschen der Naturalkonsumtion der russischen Bauern erklärt sich dadurch, daß sie einen erbärmlich kleinen Grundbesitz haben, welcher sie nicht einmal ernähren kann. Verschiedene ökonomische und andere Verhältnisse führen zu einem Zustande ewigen Sichnichtsattessens, zum beständigen harten Kampfe ums Dasein. Die Thatsache bleibt, daß nicht die ganze russische ländliche Bevölkerung sich nach hohen Getreidepreisen sehnt.

Gewiß kann man manches vom Standpunkte der statistischen Methode gegen diese Untersuchung einwenden, umsomehr, als deren Verfasser infolge des mangelhaften Materials nur ungefähre Schlüsse ziehen konnte und künstlichen statistischen Konstruktionen sich zuwenden mußte.

Um dieser Sache auf den Grund zu gehen, wären jedenfalls noch viel genauere Untersuchungen der bäuerlichen Verhältnisse in den einzelnen Rayons notwendig gewesen. Eine Generalisierung, wie sie in dem erwähnten Werke stattgefunden hat, ist durchaus verfehlt, und deswegen wurde das Werk von der russischen unabhängigen Presse großenteils einer vernichtenden Kritik unterworfen [1].

Die Getreideausfuhr aus dem heutigen russischen Reiche ist keine neue, sondern eine alte Erscheinung.

Schon in früheren Jahrhunderten ging das Getreide in großer Menge aus Rußland und dem ehemaligen Polen, und zwar namentlich aus letzterem und dessen Provinzen, welche später dem russischen Reiche einverleibt wurden, nach den Märkten Westeuropas [2]. Und es ist kein Wunder, daß in dem Maße, in dem das Verkehrswesen sich entwickelte, die Tendenz der Getreideausfuhr sich immer mehr erweiterte. Seit der Erbauung der Eisenbahnwege, namentlich vom Jahre 1866—1888, mit anderen Worten innerhalb von 22 Jahren, stieg die Ausfuhr aus den Grenzen des russischen Reiches von 1,8 auf 9,1 Mill. Tonnen, d. h. sie nahm um das fünffache zu. Dieser stetig wachsende Export macht wahrscheinlich, daß im Reiche eine Mehrproduktion stattfindet, welche ohne ein Hindernis beseitigt werden

---

[1] C. Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898.

[2] Im 18. Jahrhundert nannte man Polen den „Speicher Europas“.

kann. Daß dies so ist, dafür sprechen auch jene oben angegebenen statistischen Daten über die Ernten, welche zeigen, daß der von der inländischen Konsumtion übrig gebliebene Rest nach Abrechnung der hie und da stattfindenden Ausfälle jährlich mehr als 8,5 Mill. Tonnen (520 Mill. Pud) durchschnittlich ausmacht.

Jedenfalls zeichnen sich Rußland und die ihm einverleibten Provinzen durch Export großer Getreidemengen aus, und bei der heutigen Lage der Dinge müssen diese Gebiete im Interesse der Landwirtschaft und ihrer Entwicklung ihr Getreide auszuführen trachten.

An ein baldiges Zurückgehen des russischen Getreideexportes, wie es von Manchen behauptet worden ist, ist allerdings trotz des Bevölkerungszuwachses kaum zu denken. Der russische Bauer hat ja gar nicht die Wahl, sein Getreide zum Export zu verkaufen oder selbst aufzubrauchen, er muß einfach einen bedeutenden Teil seiner Ernte verkaufen, um seinen Zahlungen nachkommen zu können, und bei dem Gutsbesitzer ist das Gleiche der Fall. Die städtische Bevölkerung beträgt in Rußland erst ein Achtel der Gesamtbevölkerung [1]; daß diese nicht besonders viel konsumieren kann, ist einleuchtend. Auch ist Rußland, und das ist der springende Punkt, sehr stark ans Ausland verschuldet. Um die Schuldzinsen aufzubringen, muß es eben landwirtschaftliche Produkte exportieren.

Wir können dies um so kühner aussprechen, zumal die Getreideproduktion in Rußland die möglichen Grenzen des Wachstums nicht erreicht hat, vielmehr sich in einem vernachlässigten Zustande befindet. Entweder mittelst Ausdehnung des Areals oder auch mittelst Ausbreitung einer regelrechten intensiven Wirtschaft könnte man die Ernten nicht nur vermehren, sondern sogar verdoppeln oder auch verdreifachen.

Es ist klar, daß die Durchführung von Wirtschaftsmeliorationen im großen Stile, die Einführung verbesserter Betriebssysteme weit wichtiger ist, als eine bloße Ermäßigung der bäuerlichen Zahlungen oder selbst eine bloße Landzuteilung. Könnten die Erträge bloß um 1—2 Korn gehoben werden, so wäre für die gegenwärtige Bevölkerung trotz aller Zahlungen Nahrung reichlich vorhanden. So schreibt J. Bljoch [2]: „Würde man durch verbesserte Bestellung des Ackers bei demselben Areal die Ernten um ein Korn vermehren, so würde man jährlich $66^1/_2$ Mill. Tschetwert (über 8 Mill.

---

[1] Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898.

[2] J. Bljoch: Meliorationskredit und der Stand der Landwirtschaft. Warschau 1892 S. 152.

Tonnen) Getreide mehr als gegenwärtig erhalten" [1]. Jedenfalls muß im Interesse der Entwicklung der Landwirtschaft und ihres günstigen Zustandes so viel wie möglich Nutzen aus dem Export gezogen werden. Übrigens sind schon auf diesem Wege nicht unbedeutende Erfolge erreicht worden. Von den auf den Weltmärkten erscheinenden Getreidemengen liefert nach der Berechnung des russischen Finanzministeriums [2] das europäische Rußland durchschnittlich 35 %, während der Hauptkonkurrent nur 33 % zuführt. Europa wird trotz der Zufuhren aus Amerika wahrscheinlich immer darauf angewiesen sein, aus dem Speicher seiner östlichen Hälfte zu schöpfen.

Man darf die Schwierigkeiten nicht vergessen, mit denen der Exporteur des russischen Reiches bei dem Wettbewerb mit anderen Konkurrenten auf dem Weltmarkte zu kämpfen hat. Ich habe hier die Einfuhrzölle in den Getreide importierenden Staaten, sowie auch die fortwährenden Einführungen von Transporterleichterungen in den übrigen, ebenso wie Rußland Getreide exportierenden Ländern im Auge. Diese Zölle und die billigen Frachten [3] konkurrierender Länder stehen einer vorteilhaften Ausfuhr Rußlands im Wege. Deshalb kann man sich nicht wundern, wenn Produzenten und Getreidehändler von der Regierung neue Tariferleichterungen zur Unterstützung

---

[1] In sehr interessanter Weise stellt Bljoch ein Exempel auf, in welchem er nachweist, daß, wenn durch eine bessere Bearbeitung es auch nur erreicht werden könnte, ein Korn mehr zu ernten, eine solche Steigerung der Ertragsfähigkeit gleichbedeutend wäre mit einer Mehreinnahme von 260 Mill. Rbl. Diese Bemerkung ist richtig, aber nur unter der Bedingung, daß die auf diesem Wege erreichte Mehrproduktion einen entsprechenden Absatz finden und nicht ein neues Sinken der Preise verursachen würde.

[2] Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife ꝛc. 1893 Teil I S. 6. Nach den Angaben Neumann-Spallarts: Übersichten der Weltwirtschaft S. 52, für den Durchschnitt der Jahre 1883/87 betrug der russische Anteil 35,9 %.

[3] So z. B. betrugen die durchschnittlichen Kosten der Beförderung von Weizen von Chicago nach Liverpool bei Benutzung des Bahnwegs Chicago-Newyork:

im Jahre	1873—1875	für 1000 kg	Mk. 74,83
" "	1876—1880	" " "	" 50,93
" "	1881—1885	" " "	" 34,60
" "	1886—1890	" " "	" 33,02
" "	1891—1894	" " "	" 29,97
	1891—1894 gegen 1873—1875		— Mk. 44,86

Nach einer Mitteilung in Conrads Jahrbüchern für Nationalök. u. Stat., III. Folge 11. Bd. (1886) S. 868.

ihrer Bemühungen verlangen. Man muß jedoch bedenken, daß bei der Bestimmung der Ausfuhrtarife nicht nur die Interessen der Getreideproduzenten und der Eisenbahnen berührt werden, sondern auch nicht minder die Interessen des Staates, und zwar dadurch, daß das heimische Getreide, bei niedrigen Tarifen zu stark ausgeführt, ein Sinken der Weltpreise hervorrufen könnte, und im Zusammenhang mit diesem die Schleuderausfuhr eines Teiles des heimischen Getreides, d. i. der nationalen Arbeit, ohne entsprechende Belohnung bleiben würde. Im Interesse des Staates liegt es, die Tarifermäßigung erst dann zuzulassen, wenn die Wahrscheinlichkeit vorliegt, daß der Vorteil aus derselben wirklich der Landwirtschaft zukommen wird. Die Aufmunterung zur Ausfuhr — in diesem Fall durch die Ermäßigung der Tarife — wäre unzulässig, wenn damit lediglich eine Vermehrung des Exports angeregt würde. Jene Aufmunterung wäre nur statthaft, wenn sie größeren Gewinn versprechen würde.

§ 2. Um die Produktionsgebiete besser kennen zu lernen und einen allgemeinen Überblick über die Getreidebewegung zu geben, seien hier einige kurze Angaben mitgeteilt, die zur Beurteilung der Verhältnisse beitragen können.

An Getreide u. s. w. ist überhaupt befördert worden[1]:

im Jahre	Millionen		Gegenüber der in diesem Jahre beförderten Menge ergab sich eine	
	Pud	Tonnen	Zunahme %	Abnahme %
1889	489	8,0	—	—
1890	481	7,9	—	2
1891	512	8,4	5	—
1892	449	7,3	—	9
1893	568	9,3	16	—
1894	732	12,0	50	—
1895	711	11,6	45	—

Teilt man diese gesamte Beförderung an Getreide nach den Verkehrsgebieten ein, so findet man, daß befördert worden sind:

(Siehe Tabelle nächste Seite.)

Der außergewöhnlich große Anteil des Innenverkehrs im Jahre 1892 erklärt sich durch die Notwendigkeit der Versorgung der Gouvernements,

[1] Nach den Angaben des Finanzministeriums. Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russischen Eisenbahnen im Jahre 1896. Petersburg 1897, 5 Hefte, teilweise im Archiv für Eisenbahnwesen 1897 abgedruckt.

im Jahre	Ausfuhrverkehr		Innenverkehr	
	in Mill. Pud	in Prozent	in Mill. Pud	in Prozent
1889	295 (= 4,8 t)	60	194 (= 3,2 t)	40
1890	298 (= 4,8 t)	61	183 (= 3,0 t)	39
1891	277 (= 4,6 t)	54	235 (= 3,9 t)	46
1892	176 (= 2,9 t)	39	273 (= 4,5 t)	61
1893	309 (= 5,0 t)	54	259 (= 4,3 t)	46
1894	445 (= 7,3 t)	61	287 (= 4,7 t)	39
1895	405 (= 6,6 t)	57	306 (= 5,0 t)	43

in denen die Mißernte eine umfangreiche Hungersnot hervorgerufen hatte. Sieht man aber vom Jahre 1892 ab, so entfallen durchschnittlich auf den Ausfuhrverkehr 60 % und auf den Innenverkehr 40 %.

Hier muß übrigens bemerkt werden, daß die russische Tarifterminologie vom Jahre 1893 zu den Ausfuhrmengen nicht nur die exportierten Mengen rechnet, sondern alle Güter, die den Hafenplätzen und Grenzpunkten zugeführt wurden. Es ist also der ganze Lokalverbrauch dieser Punkte mit eingeschlossen, weshalb das vorstehende Prozentverhältnis den thatsächlichen Verhältnissen nicht vollständig entspricht.

Teilt man die Mengen dann weiter nach den Ausfuhrgrenzen, so ergiebt sich, daß befördert wurden:

im Jahre	Nach den Häfen des Baltischen Meeres ausschließlich Königsberg und Danzig in Millionen Pud	Nach den Plätzen der westlichen Grenze einschließlich Königsberg und Danzig in Millionen Pud	Nach den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres in Millionen Pud
1889	101 (= 1,7 Mill. t)	52 (= 0,8 Mill. t)	142 (= 2,3 Mill. t)
1890	109 (= 1,8 „ t)	40 (= 0,6 „ t)	149 (= 2,4 „ t)
1891	98 (= 1,5 „ t)	47 (= 0,7 „ t)	131 (= 2,6 „ t)
1892	63 (= 1,0 „ t)	21 (= 0,4 „ t)	92 (= 2,5 „ t)
1893	95 (= 1,6 „ t)	36 (= 0,6 „ t)	178 (= 2,9 „ t)
1894	124 (= 2,0 „ t)	59 (= 1,0 „ t)	262 (= 4,3 „ t)
1895	123 (= 2,0 „ t)	52 (= 0,8 „ t)	230 (= 3,8 „ t)

Rechnet man für die vorstehenden Transportmengen die Verhältniszahlen aus, so findet man, daß auf die

	1889	1890	1891	1892	1893	1894	1895
	%	%	%	%	%	%	%
Baltischen Häfen	34,4	36,5	35,5	36,0	30,3	28,0	30,4
Westliche Landesgrenze	17,6	13,5	17,0	11,9	12,7	13,3	12,8
Schwarzen und Asowschen Häfen	48,0	50,0	47,5	52,1	57,0	58,7	56,8

entfallen.

Wir sehen, daß die Ausfuhr aus den Baltischen Häfen und den westlichen Landesgrenzen allmählich an Bedeutung gegenüber derjenigen der Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres einbüßte, welche jetzt bedeutend mehr als die Hälfte der ganzen Ausfuhr ausmacht.

Werden ferner für die Ausfuhrmenge und für den Innenverkehr die durchschnittlichen Entfernungen verzeichnet, die die Getreidetransporte durchlaufen haben, und die für 1 Pud, bezw. für 1 Pud und 1 Werst vereinnahmten Beträge, so zeigt sich folgendes:

Im Jahre	1 Pud hat durchschnittlich		Der Einheitssatz	
	durchlaufen Werst	gezahlt Kopeken	für 1 Pud und 1 Werst betrug Kopeken	für 1 tkm Pf.
	Ausfuhrverkehr			
1889	659	13,68	1/48	2,57
1890	635	13,27	1/48	2,57
1893	619	12,18	1/51	2,42
1894	614	12,09	1/51	2,42
1895	670	13,14	1/51	2,42
	Innenverkehr			
1889	381	9,78	1/39	3,16
1890	375	9,58	1/39	3,16
1893	420	9,30	1/45	2,74
1894	439	9,47	1/46	2,69
1895	492	10,33	1/48	2,57

Das gleiche Moment kommt auch zum Ausdruck, wenn man die gesamte Transportmenge der nach dem Getreidetarife beförderten Güter nach Gattungen zerlegt; dann findet man, daß befördert wurden

(Siehe Tabelle nächste Seite.)

Es sei noch hierzu die durchschnittliche Beförderungsstrecke und Einnahme im Jahre 1895 hinzugefügt:

(Siehe Tabelle S. 51.)

Aus den nachstehenden Zahlenangaben tritt die Thatsache deutlich hervor, daß die minderwertigen Getreidegattungen (Roggen, Hafer) gegenüber dem höherwertigen Weizen bei weitem größere Strecken zurückgelegt haben, um das Absatzgebiet zu erreichen, und wesentlich höhere Transportkosten zu tragen hatten, woraus sich ergiebt, daß die südlichen, Weizen bauenden Gebiete sich in einer erheblich günstigeren Lage bezüglich der Absatzwege befinden, sodann daß

Bestimmungsort	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstige Körnerfrüchte	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze u. s. w.	Ölkuchen, Kleie u. s. w.	Ölsamen	Zusammen
		In Tausenden Tonnen										
Ausfuhrverkehr	1889	733	1508	962	416	337	152	98	36	254	349	4 845
	1890	644	1656	811	387	255	161	106	43	251	477	4 811
	1891	687	1781	701	430	514	168	98	41	231	299	4 950
	1892	250	824	376	363	333	154	115	43	217	214	2 889
	1893	378	1372	1005	940	333	206	162	51	346	258	5 061
	1894	693	1614	1414	1109	1300	204	141	58	446	325	7 304
	1895	871	2048	1054	700	582	208	133	62	442	537	6 637
Innenverkehr	1889	352	558	582	83	84	595	452	247	97	133	3 183
	1890	297	503	554	87	89	625	412	239	72	122	3 000
	1891	659	841	590	152	183	606	361	252	88	123	3 855
	1892	739	1033	654	218	317	653	334	285	101	140	4 474
	1893	539	965	567	197	161	776	445	329	103	160	4 240
	1894	478	1119	526	255	163	981	491	380	109	203	4 705
	1895	677	955	640	149	121	1095	654	403	135	183	5 012
Überhaupt	1889	1085	2066	1543	501	421	747	550	283	351	482	8 029
	1890	961	2160	1365	474	344	786	518	282	323	599	7 812
	1891	1346	2622	1291	582	697	774	459	293	319	422	8 805
	1892	989	1857	1030	581	650	807	449	328	318	354	7 363
	1893	917	2337	1572	1137	494	982	607	380	448	418	9 302
	1894	1171	2733	1940	1364	1463	1184	632	438	555	528	12 009
	1895	1548	3003	1694	849	703	1303	787	465	577	720	11 649

Von diesen Ausfuhrmengen entfielen auf die	Jahr	Roggen	Weizen	Hafer	Gerste	Sonstige Körnerfrüchte	Weizenmehl	Roggenmehl	Grütze u. s. w.	Ölkuchen, Kleie u. s. w.	Ölsamen	Zusammen
		In Tausenden Tonnen										
Baltischen Häfen	1889	232	69	808	105	38	106	88	23	79	164	1712
	1890	271	158	634	120	37	105	95	30	92	236	1778
	1891	312	122	565	88	50	118	89	26	98	131	1599
	1892	144	36	302	84	26	111	109	31	100	96	1039
	1893	127	24	716	77	44	151	154	40	136	91	1560
	1894	115	25	1127	82	91	139	136	46	163	106	2030
	1895	287	72	885	82	73	146	127	48	157	138	2016
Westliche Grenze	1889	132	217	69	93	86	8	1	4	167	66	844
	1890	86	158	53	35	69	9	1	1	153	69	635
	1891	151	204	45	43	99	10	1	3	126	68	744
	1892	36	52	16	18	55	8	1	3	110	43	342
	1893	34	36	104	61	88	7	1	2	198	48	579
	1894	74	69	146	113	228	8	1	3	268	67	977
	1895	100	129	56	48	133	9	2	3	270	99	849
Schwarz.-Asow. Häfen . .	1889	370	1222	85	219	212	38	8	9	8	119	2290
	1890	306	1339	125	231	149	47	10	12	8	172	2399
	1891	223	1455	91	306	365	41	8	12	7	99	2607
	1892	70	736	57	261	253	34	5	8	8	75	1507
	1893	217	1312	184	802	201	48	7	9	11	119	2922
	1894	504	1521	139	915	982	57	4	9	15	152	4298
	1895	484	1846	112	570	377	52	4	10	16	301	3772

	durchlaufene Werst pro 1 Pud	Einnahme		Für 1 Pud und 1 Werst	Für 1 tkm
		für 1 Pud Kop.	für 1 t Mk.	Kop.	Pf.
	im Ausfuhrverkehr				
Weizen	355	9,17	12,08	1/38	3,25
Roggen	803	14,57	19,20	1/55	2,24
Hafer	1005	17,91	23,60	1/56	2,20
Gerste	365	8,94	11,78	1/41	3,01
Mehl und Grütze	1025	17,24	22,72	1/59	2,09
Kleie, Ölkuchen	1168	19,03	25,07	1/61	2,02
	im Innenverkehr				
Weizen	339	7,50	9,88	1/45	2,74
Roggen	639	12,25	16,14	1/52	2,37
Hafer	440	9,94	13,10	1/42	2,94
Gerste	—	—	—	—	—
Mehl und Grütze	576	11,93	15,72	1/45	2,74
Kleie, Ölkuchen	303	6,51	8,58	1/47	2,63

für die Baltischen Häfen Roggen und Hafer,
" " westliche Grenze Kleie, Ölkuchen und Ölsamen
und " " südlichen Häfen Weizen
die hauptsächlichsten Ausfuhrgüter sind.

Es muß noch bemerkt werden, daß die wichtigsten Exportplätze für russisches Getreide überhaupt die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres sind. Es wurde ins Ausland über die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres ausgeführt:

Jahr	Getreide überhaupt ohne Ölsamen		darunter							
			Weizen		Gerste		Roggen		Hafer	
	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr	Mill. Pud	Prozent der ganzen Ausfuhr
1893	276 060	75,3	134 870	96,6	100 632	93,2	23 557	80,0	6997	12,6
1894	434 818	68,0	181 061	88,4	140 548	91,7	66 480	82,1	7415	7,8
1895	—	—	216 601	91,4	94 908	87,9	64 812	71,5	3777	5,1
durchschnittl.	—	—	174 179	90,0	112 290	89,7	51 616	77,1	5929	8,2

Mit den Eisenbahnen aber wurden im Durchschnitt in denselben Jahren (wie aus den obigen Tabellen ersichtlich ist) an Weizen 54,5 %, an Roggen 47,4 % und an Gerste 41,3 % der gesamten Ausfuhr aus den vorgenannten Häfen befördert.

Es bleibt nur noch das Verhältnis der Ausfuhrmengen über die Häfen und die Landesgrenzen und die Ausfuhrentfernung des zum Export bestimmten Getreides zu erklären.

Es ergiebt sich z. B. für das Jahr 1895, daß von dem gesamten exportierten Getreide ausgeführt wurden

auf eine Entfernung von Werst	zu den Baltischen Häfen ausschließlich Königsberg und Danzig in Tausend Pud	zur westlichen Landesgrenze einschließlich Königsberg und Danzig in Tausend Pud	zum Schwarzen und Asowschen Meere in Tausend Pud
1— 500	13 938	10 472	178 750
501—1000	22 504	8 410	20 880
1001—1500	62 015	23 757	183
über 1500	24 462	9 155	178

Man sieht, wie ganz besonders bevorzugt die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres im Hinblick auf die Lage ihres Produktionsgebietes sind; es liegt dieses in nächster Nähe der Gestade und liefert zudem in erster Reihe das wertvolle Weizenkorn. Dem gegenüber müssen die baltischen Hafenplätze und ebenso die westliche Landesgrenze von weither ihren Bedarf an Exportgetreide heranholen, wobei dann als weitere Erschwerung noch der Umstand hinzutritt, daß hier vorzugsweise der Export von Hafer und Roggen in Frage kommt.

In Bezug auf die im inneren russischen Verkehr zum Transport gelangten Getreidemengen bemerken wir, daß befördert wurden:

auf eine Entfernung von	im Jahre 1890		im Jahre 1895	
	Mill. Pud	Prozent	Mill. Pud	Prozent
1— 400	127,3	68,1	176,8	57,8
401—1000	45,5	24,3	78,0	25,5
über 1000	14,3	7,6	51,0	16,7
	187,1	100	305,8	100

Man ersieht daraus, daß die Getreidebewegung im Binnenverkehr im Jahre 1895 gegen 1890 um 118,7 Mill. Pud zugenommen hat. Davon entfielen auf die Entfernung bis 400 Werst 49,5 Mill. Pud, d. i. 41,7 %, von 400—1000 Werst — 32,5 Mill. oder 27,4 % und auf die Entfernungen von über 1000 Werst der Rest von 36,7 Mill. Pud oder 30,9 % der ganzen Zunahme.

In dieser Weise nahm die absolute Zahl der Getreidezufuhr nach den Konsumtionsmärkten aus den benachbarten Produktionsrayons (bis 400 Werst) im Jahre 1895 zu; im Verhältnis zu den gesamten Getreidesendungen aber sank die Beförderung für kurze Entfernungen. Dagegen stieg die Getreidebeförderung in den Entfernungen über 1000 Werst auf 16,7 % gegenüber 7,6 % im Jahre 1890. Diese Erscheinung läßt sich aus der besonderen Bildung der Tarife von 1893 erklären. In den Tarifen von 1893 versuchte die Regierung, wie schon früher erwähnt wurde, die centralen landwirtschaftlichen Gouvernements von der Konkurrenz der entlegenen Gebiete zu entlasten, indem man annahm, daß dieselben durch die Erniedrigung der Transportpreise auf kurze Entfernungen die Möglichkeit erhalten würden, unter guten Tarifverhältnissen die benachbarten inneren Märkte mit Getreide zu versehen.

Die statistischen Daten über die Getreidebewegung bestätigen teilweise diese theoretische Voraussetzung. Sie zeigen uns, daß die Getreidetransporte von den äußeren, entlegenen Gebieten bei diesem Staffeltarife über die inneren Gouvernements nach den westlichen Gebieten gleichsam weitergeschoben werden, indem die inneren Märkte, besonders die Stadt Moskau und ihr Rayon — dieser wichtigste Konsumtionsmarkt — den inneren Gebieten überlassen bleiben.

Von den 35 497 Taus. Pud Getreide aller Art empfing Moskau im Jahre 1895 nur 2268 Taus. Pud aus der Entfernung von mehr als 1000 Werst. Die entlegenen Gouvernements (Orenburg, Ufa, Samara, Uralgebiet) lieferten 1067 Taus. Pud, also nur 3 %, dagegen die centralen Gouvernements (Kursk, Orel, Tula, Woronesh, Tambow, Rjäsan, Pensa) 25 490 Taus. Pud, was 71,8 % der ganzen Versorgung Moskaus ausmacht.

Was aber die polnischen und westlichen Gouvernements anbelangt, so trug der Binnentarif von 1893 im Gegenteil zur Vermehrung der Zufuhr von Gebieten aus den entlegenen Gegenden bei. So z. B. versorgten die Stadt Warschau mit verschiedenen Getreidegattungen in den Jahren 1890 und 1895 folgende Gouvernements[1]:

Hafer	Tausend Pud 1890	Tausend Pud 1895
Polnische Gouvernements	108	156
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements (Orel, Tambow, Tula, Kursk u. Tschernichow)	1583	2717
Westliche Gonvernements (Mohilew und Minsk)	339	54
Mittelschwarzerde-Gouvernements (Poltawa, Charkow u. Woronesh)	37	314
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	—	86

[1] Journal des Tarifkomitees im Jahre 1896/97. Petersburg 1897 S. 74.

Roggen	Tausend Pud 1890	1895
Polnische Gouvernements	321	680
Nördliche Schwarzerde-Gouv. (Orel, Tula, Tambow und Kursk)	560	610
Westliche Gouvernements (Minsk, Mohilew und Grodno)	707	—
Mittelscharzerde-Gouvernements (Poltawa, Woronesh)	52	64
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	—	84
Industrie-Gouvernements (Smolensk)	68	—
Östliche und Nordöstliche Gouv. (Samara, Saratow und Nishny)	—	500
Weizen		
Polnische Gouvernements	169	278
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	29	76
Roggenmehl		
Polnische Gouvernements	43	98
Südwestliche Gouvernements (Kiew)	31	43
Weizenmehl		
Polnische Gouvernements	985	552
Südliche Steppen-Gouv. (Cherson, Bessarabien und Jekaterinoslaw)	331	1349
Südwestliche Gouvernements (Kiew, Podolien und Wolhynien)	215	550
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements (Poltawa)	283	131

Es wurde im Jahre 1895 zugeführt:

auf eine Entfernung von	Getreide überhaupt	darunter Weizen	Roggen	Hafer	Mehl u. Grütze
	in Tausend Pud				
	nach Warschau				
1— 300 Werst	2 483	286	689	158	802
301— 700 „	222	2	4	55	74
701—1000 „	1 778	107	108	590	822
1000—2000 „	5 631	23	1030	2 677	1 772
über 2000 „	247	—	69	6	169
Zusammen	10 361	418	1900	3 486	3 639
Jedes Pud durchschnittl. Werst	930	365	1009	1 092	918
Jedes Pud zahlte Kopeken.	16,53	7,76	16,13	19,57	16,66
d. h. für das Pud u. Werst.	1/56	1/47	1/62	1/56	1/55
	nach Moskau				
1— 300 Werst	11 934	51	155	8 551	2 709
301— 700 „	18 741	341	1287	5 753	10 346
701—1000 „	2 554	868	5	51	1 060
1000—2000 „	2 268	453	3	57	1 332
über 2000 „	—	—	—	—	—
Zusammen	35 497	1713	1450	14 412	15 447
Jedes Pud durchschnittl. Werst	460	867	459	299	533
Jedes Pud zahlte Kopeken	10,91	16,85	11,24	8,34	12,20
d. h. für das Pud u. Werst.	1/42	1/51	1/41	1/36	1/44

Aus diesen Zahlen ersehen wir, daß die vorherrschende Stelle auf dem Warschauer Getreidemarkt gar nicht den polnischen und nächstgelegenen Gouvernements zufällt, sondern den Gebieten der nördlichen und mittelschwarzerdigen, den südwestlichen, südlichen, ja selbst den östlichen Gouvernements. Die Versorgung dieses Marktes aus den entlegenen Gebieten nahm in der letzten Zeit immer mehr zu. Die polnischen Gouvernements bewahrten ihren früheren Zustand nur bei der Zufuhr des Weizens und Roggenmehls, deren Bahnzufuhr nach Warschau unbedeutend ist. Bei der Zufuhr der anderen Getreidegattungen, wie Hafer, Roggen und besonders Weizenmehl, haben die polnischen und nächstgelegenen westlichen Gouvernements den vorgenannten Gouvernements ganz den Platz abgetreten.

Die oben geschilderten Erwägungen können wir auch in der Tabelle X bestätigt finden, woselbst die Getreidebewegung im Jahre 1895 nach Versand- und Bestimmungsrayons dargestellt ist.

Aus früheren Tabellen haben wir schon gesehen, daß unter allen hierher gehörigen Waren die Beförderung von Mehl im Binnenverkehr am meisten, besonders in der letzten Zeit zugenommen hat. Diese Erscheinung müssen wir auch insbesondere dem Tarif von 1893 zuschreiben. Es lohnt darum, sie näher zu betrachten. In der Beratung von 1893 wurde beschlossen, Mehl nach denselben Sätzen wie Getreide zu befördern[1]. Da das Mehl an sich selbst bei gleichem Gewicht ein wertvolleres Produkt als Getreide darstellt — aus 100 kg Weizen bekommt man ungefähr 75 kg Mehl —, so ist, bei gleichen Tarifen auf Getreide und Mehl, die Beförderung von Mehl vorteilhafter.

Die nachfolgenden statistischen Daten zeigen, was für einen Anstoß der Tarif von 1893 zur Entwicklung der Beförderung von Mühlenprodukten auf den Eisenbahnen gegeben hat. Es wurden überhaupt Mehl und Graupen befördert:

---

[1] Früher, als die Tarife durch die Eisenbahnen selbst festgestellt wurden, stand der Tarif für Mehl nicht in festbestimmter Beziehung zum Tarif für Getreide; so z. B. waren die Sätze für Mehl auf den Bahnen hinter Moskau höher als für Korn; auf den Bahnen in der Mitte Rußlands hatte Mehl dieselben Sätze wie Getreide, und auf den südwestlichen Bahnen waren die Sätze für Mehl niedriger als für Getreide. Im Jahre 1888 wurde von dem Rat für Eisenbahnangelegenheiten festgesetzt, daß der Tarif für Mehl nicht um mehr als 15 Rubel für Weizenmehl und 6 Rubel für Roggenmehl für eine Wagenladung den Tarif für Getreide übersteigen soll. Im Tarif von 1889 wurden die Sätze für Mehl in demselben Verhältnisse zum Getreidetarife wie im Jahre 1888 festgesetzt.

Tabelle X. **Tabellarischer Nachweis über die Verteilung der Transporte von Getreide u. s. w.**

in Tausenden Pud nach Versand und Bestimmungsgebieten im Jahre 1895.

Von Versandgebieten / Nach Bestimmungsgebieten	1. Südliche Steppen-Gouvernements	2. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	3. Östliche und nordöstliche Gouvernements	4. Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	5. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	6. Südwestliche Gouvernements	7. Polen	8. Baltische Gouvernements	9. Nördliche Gouvernements	10. Westliche Gouvernements	11. Industrie-Gouvernements	12. Nordwestliche Gouvernements	13. Kaukasien und Westsibirien	Ausländische Eisenbahnstationen	Überhaupt
1. Südliche Steppen-Gouvernements	**152 393**	4 114	1 660	1 069	85	2 692	3 336	3 881	24	1 994	2 933	1 428	263	3 164	179 037
2. Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	2 592	**21 883**	376	965	24	1 336	8 428	39 087	12	4 713	43 416	17 913	—	6 171	146 916
3. Östliche u. nordöstliche Gouvernements	34	5 523	**21 763**	—	324	17	2 008	11 626	28	652	8 142	20 601	22	833	71 573
4. Mittel- und Schwarzerde-Gouvernements	13 529	4 994	81	**9 241**	115	514	3 528	4 446	138	5 018	2 981	1 500	11	5 863	51 948
5. Mittel- und Transwolga-Gouvernements	—	34	—	—	**10 086**	—	274	64	31	64	9 300	2 481	—	—	22 345
6. Südwestliche Gouvernements	21 233	259	—	5	—	**5 712**	6 754	295	—	2 110	24	495	—	18 333	55 220
7. Polen	—	—	59	—	—	31	**9 004**	—	—	376	129	681	—	1 669	11 949
8. Baltische Gouvernements	—	—	—	—	—	—	—	**6 722**	—	26	27	427	—	8	7 210
9. Nördliche Gouvernements	—	—	—	—	—	—	—	—	**14**	—	12	—	—	—	26
10. Westliche Gouvernements	—	106	8	—	—	—	498	5 268	—	**2 431**	571	516	—	886	10 284
11. Industrie-Gouvernements	—	265	28	—	102	—	860	1 708	3 890	19	**12 547**	18 550	—	145	38 114
12. Nordwestl. Gouvernements	—	—	10	—	—	—	—	227	—	—	34	**3 010**	—	—	3 281
13. Kaukasien und Westsibirien	11 469	1 210	1 714	29	3 162	—	192	214	—	201	1 992	386	**41 869**	130	62 985
[Zusammen]	201 251	38 388	25 699	11 309	13 898	10 302	34 882	73 538	4 137	17 604	82 108	67 988	42 165	**37 202**	**660 888**

	Tausend Pud	Beförderung v. 1889 als 100 genommen
in dem Jahre 1889	96 357	100,0
" " " 1890	96 653	100,5
" " " 1891	93 090	96,6
" " " 1892	96,567	100,4
" " " 1893	120 647	125,2
" " " 1894	137 494	142,7
" " " 1895	155 798	161,7

Dieser große Zuwachs der Mühlenprodukte findet seit 1893 am meisten in den Gebieten der südlichen Steppen, der östlichen und nordöstlichen, der Mittelschwarzerde- und der südwestlichen Gouvernements statt. Die wichtigsten Stationen dieser Rayons versandten an Weizenmehl:

Gebiete	im Jahre 1893	im Jahre 1895	im Jahre 1895 mehr als im Jahre 1893 auf %
	in Tausend Pud		
Östliche und Nordöstliche . .	10 424	16 227	56
Südliche Steppen	10 156	14 683	45
Mittelschwarzerde	7 176	11 586	61
Nördliche Schwarzerde . . .	8 870	10 827	22
Südwestliche	3 782	6 066	60

Diese Bevorzugung der Mehlbeförderung wurde in der Durchsicht von 1893 nicht zufällig, sondern mit Absicht geschaffen, um den Landwirten durch die Entwicklung der Mühlenindustrie zu helfen. Infolge der gegenwärtigen Organisation der Tarife für Mehl und Getreide hat sich erwiesen, daß das Mahlgewerbe sich am meisten in den Produktionsorten entwickeln kann, weil es vorteilhafter ist, Mehl, besonders von feinerer Sorte, auf der Eisenbahn abzusetzen, als Korn zu versenden.

Auf der Basis dieser Tarife haben sich die Großmühlenbetriebe mit dem Charakter rein industrieller Unternehmungen in letzter Zeit in den südlichen und östlichen Gebieten Rußlands, wo Weizen am meisten produziert wird, am stärksten entwickelt; mittlere und besonders kleine Mühlen, die als eine Unterstützung der Landwirtschaft wünschenswert waren, fangen an zu verschwinden angesichts der Unmöglichkeit, die Konkurrenz mit den großen Betrieben auszuhalten. Viele Landwirte, die in der Beratung von 1896 sich hören ließen[1], klagen jedoch, daß dieser Tarif nicht jenen Zweck erreicht habe, welchen man ins Auge gefaßt hätte, d. h. er habe in Wirklichkeit

[1] Journal der Beratung wegen Durchsicht der Getreidetarife im Jahre 1896. Petersburg 1896.

die Mühlenindustrie nicht bei den Landbesitzern entwickelt, sondern er habe die Produktion örtlich verändert: einige Mühlen kamen in Verfall oder verschwanden, während in anderen Orten neue auftauchten. Aus den statistischen Angaben der Mehlbewegung haben wir schon gesehen, wie die Mehlsendungen auf den Eisenbahnen sich entwickelten. Das Mehl wurde in den letzten Zeiten nach solchen Orten geleitet, wohin früher keine Beförderungen stattfanden, oder es verstärkte sich die Beförderung dort, wo sie früher unbedeutend war. Die Mehlbewegung wuchs im Binnenverkehr besonders auf weitere Entfernungen zum Schrecken der westlich wohnenden Müller und Landwirte. Die große Bevorzugung der Mehlsendungen rief den Zufluß der Mühlenerzeugnisse aus den entlegensten Gebieten in den westlichen, baltischen und besonders polnischen Gouvernements hervor und machte hier nicht nur den lokalen Mühlen Konkurrenz, sondern übte noch einen schweren Druck auf die Getreidepreise aus. Alle Bemühungen der Regierung (in Form der Tarifermäßigung), russisches Mehl zur Ausfuhr zu bringen und auf dem europäischen Markt konkurrenzfähig zu machen, sind bisher ohne besonderen Erfolg gewesen. Die nachfolgenden statistischen Angaben über die Mehl- und Graupenausfuhr bestätigen das eben Dargelegte:

im Jahre	Ins Ausland ausgeführt			Mit den Eisenbahnen befördert	
	insgesamt	über die europäische Grenze	nach Finnland	bis zu den Häfen u. zur westl. Grenze	im Inlandverkehr
	in Tausend Pud				
1885	10 878	5899	4102	—	—
1886	9 299	4227	4201	—	—
1887	10 673	5087	3863	—	—
1888	11 505	6232	4849	21 380	—
1889	9 121	4391	4163	17 455	78 902
1890	8 233	3979	3384	18 935	77 718
1891	7 446	3611	2976	18 756	74 334
1892	7 075	1200	5450	19 012	77 555
1893	8 769	2778	5761	25 538	95 109
1894	9 259	3359	5509	24 593	112 901
1895	9 045	3359	5083	24 580	131 218
1896	8 346	3512	4834	—	—

Die Ziffern zeigen deutlich, daß die Tarifvergünstigungen nicht zur erwünschten Förderung der Mehlausfuhr geführt haben. Die Mehlausfuhr ist zurückgegangen, trotzdem in den letzten Jahren das rein industrielle Müllereiwesen, in Gestalt kapitalkräftiger Unternehmen, sich in Rußland stark entwickelt hat. Man müßte glauben, daß solche Müllereibetriebe

vermöge ihrer technischen und finanziellen Leistungsfähigkeit am meisten geeignet wären, die ausländischen Märkte zu erobern, aber thatsächlich richtete sich ihre Produktion auf die Versorgung der inländischen Märkte.

Nach der Meinung des Herrn Szostak [1], Vertreters des Departements für Handel und Gewerbe im Kongreß zur Beratung der Getreidetarife im Jahre 1896, haben die Mehlhändler und Müller in London, wohin das Mehl in erster Linie versandt wurde, stets mit einem Verlust von ungefähr 40 Kop. das Pud gearbeitet, und sahen sich infolgedessen veranlaßt, ihre Thätigkeit auf das Inland auszudehnen. So lange nun, meint Szostak, die Preise des russischen Mehls mit Beförderungskosten nicht bis zum Niveau der in London erzielten Preise sinken werden, so lange kann man nicht hoffen, daß der Mehlexport sich entwickeln werde.

Es scheint, daß die Hauptursachen des Mißerfolges der russischen Mühlen deren schlechte Technik und hierdurch verursachte kostspielige Produktion, ferner die Kostspieligkeit des Brennmaterials, sowie der Maschinen und besonders die schwierige Beschaffung der Kapitalien sind.

Wenngleich es zu weit führen würde, im einzelnen die in jedem Gouvernement oder Gebiete angebauten Getreidegattungen u. s. w. zu verfolgen, so sei doch wenigstens eine Verteilung der Zahlen der drei Hauptgruppen (Rayon der Schwarzen Erde, ohne Schwarze Erde und Westsibirien) vorgenommen, um daraus im großen und ganzen die Produktionsgebiete für die wichtigsten Getreidegattungen, Mehl u. s. w. im Zeitraum von 1893—1895 zu erkennen (siehe Tabelle XI).

Die frühere Tabelle X [2] belehrt uns über die Verteilung der Getreidetransporte nach Versand- und Bestimmungsgebieten im Jahre 1895.

Aus diesen wenigen Zahlenangaben, die den gesammelten Materialien zur Beurteilung der Lage der Landwirtschaft entnommen worden sind, wird soviel erkannt werden können, daß die zur Beförderung gelangten Mengen sehr bedeutend angewachsen sind; daß der Ausfuhrverkehr mit Rücksicht auf den Umstand, daß die diesen Verkehr nachweisenden Zahlen auch den Verbrauch in den Grenzgebieten umfassen, mindestens dem inneren Verkehre gleich ist; daß als Ausfuhrhäfen in erster Reihe die des Schwarzen und Asowschen Meeres, nächst diesen die Häfen des Baltischen Meeres und in letzter Reihe die westliche Landesgrenze in Betracht kommen; endlich, daß die wichtigsten Produktionsgebiete sich in den Gouvernements mit schwarzer Erde befinden, von wo aus die hauptsächlichste Versorgung sowohl der inneren, als auch der Ausfuhrmärkte stattfindet.

---

[1] Journal der Beratung ꝛc. S. 63—64.

[2] Vgl. S. 56.

Tabelle XI.

Jahr	Es wurden versandt in Millionen Pud[1]: Getreide überhaupt	%	Darunter: Weizen	Darunter: Roggen	Darunter: Hafer	Mehl überhaupt	%	Darunter: Weizen-Mehl	Darunter: Roggen-Mehl	Kleie, Kuchen, Aussiebsel	%	Darunter: Kleie	Darunter: Kuchen	Ölsamen	%
I. Rayons mit schwarzer Erde															
1893	292	72	—	—	—	83	21	—	—	17	4	—	—	14	3
	—	—	96	42	75	—	—	40	26	—	—	12	5	—	—
1894	438	76	—	—	—	99	17	—	—	24	4	—	—	18	3
	—	—	125	63	98	—	—	52	27	—	—	17	7	—	—
1895	385	70	—	—	—	115	21	—	—	25	5	—	—	25	4
	—	—	141	87	84	—	—	59	35	—	—	18	7	—	—
II. Rayons ohne schwarze Erde															
1893	89	61	—	—	—	34	24	—	—	10	7	—	—	11	8
	—	—	40	13	21	—	—	16	12	—	—	6	4	—	—
1894	81	58	—	—	—	35	25	—	—	10	7	—	—	13	10
	—	—	36	8	20	—	—	16	12	—	—	6	4	—	—
1895	79	54	—	—	—	37	26	—	—	10	7	—	—	19	13
	—	—	36	8	19	—	—	18	13	—	—	6	4	—	—
III. Westsibirien															
1893	5	90	—	—	—	0	7	—	—	0	0	—	—	0	3
	—	—	5	0	0	—	—	0	0	—	—	—	0	—	—
1894	4	91	—	—	—	0	4	—	—	0	1	—	—	0	4
	—	—	4	0	0	—	—	0	0	—	—	0	0	—	—
1895	5	86	—	—	—	1	11	—	—	0	0	—	—	0	3
	—	—	5	0	0	—	—	0	0	—	—	0	—	—	—

I. Rayons mit schwarzer Erde bestanden aus dem a) Südlichen Steppen-Gebiete (Bessarabien, Cherson, Taurien, Ekaterinoslaw und Dongebiet), b) Nördlichen Schwarzerde (Tschernigow, Orel, Kursk, Tula, Tambow, Rjäsan und Pensa), c) Östlichen und Nordöstlichen (Kasan, Simbirsk, Samara, Saratow, Ufa und Orenburg), d) Mittel-Schwarzerde (Poltawa, Charkow und Woronesh), e) Südwestlichen (Kiew, Podolien und Wolynien).

II. Rayons ohne schwarze Erde bestanden aus dem Gebiete: a) Mittel und Transwolga (Nishni-Nowgorod, Kostroma, Wiatka und Perm), b) Nördlichen (Archangelsk, Wologda und Olonetzk), c) Industrie (Moskau, Twer, Wladimir, Jaroslaw, Kaluga und Smolensk), d) Westlichen (Kowno, Grodno, Wilno, Minsk, Witebsk und Mohylew), e) Baltischen (Livland, Kurland und Estland), f) Polen, g) Kaukasien (Kuban, Ter, Stawropol).

III. Westsibirien bestand aus den Gouvernements Uralsk und Tobolsk.

[1] Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russ. Eisenbahnen im Jahre 1896, Petersburg 1896.

§ 3. Zweifellos entstand die jetzige Krisis nicht nur infolge der Tarife; die Ursachen derselben liegen viel weiter zurück und stehen in mannigfacher Hinsicht in Verbindung mit der Lage des Weltmarktes. Als wahre Ursachen des Niedergangs der Getreidepreise kann man hauptsächlich anführen[1]: Die Vermehrung und Verbilligung der Getreideerzeugung durch Ausdehnung der Anbauflächen und Fortschreiten der Technik, sowie die Vermehrung der Beförderungsmittel und -gelegenheiten und die Verbilligung ihrer Benützung.

Es kann nicht in den Rahmen vorliegender Arbeit fallen, alle diese Ursachen zu erörtern, deshalb behandle ich nur die Frage, in welchem Maße die russischen Getreidetarife zu dem allgemeinen Sinken der Getreidepreise beitrugen.

Das Getreide mußte bei seinem Erscheinen auf dem Weltmarkt (London) Beförderungskosten dreifacher Art tragen:

1) für die Beförderung per Achse bis zur Versandstation der Eisenbahnen oder zu den Häfen der Binnenwasserstraßen;
2) für den Transport von den genannten Stationen oder Häfen bis zu den Ausfuhrhäfen;
3) für die Beförderung zur See von den letzteren Punkten zu den Häfen Englands oder des Kontinents.

In Ermangelung sicherer Materialien bezüglich des Transportes per Achse werde ich hauptsächlich Frachten der zweiten und dritten Art behandeln.

Der Bau neuer Eisenbahnlinien und der verbesserte Verkehr unter Berücksichtigung der Tarifherabsetzungen auf schon bestandenen Bahnen in den letzten 15—20 Jahren sind wertvolle Anhaltspunkte bei der Berechnung der Transportkosten. Der Übergang von der Beförderung per Achse zu Eisenbahntransporten erbrachte anfangs und erbringt noch jetzt bedeutende Ersparnisse an den Transportkosten, selbst unter Außerachtlassung des Umstandes, daß die Getreidetarife in den ersten Zeiten des Eisenbahnbaues, wie schon oben bewiesen, sehr hoch festgesetzt wurden.

Wenn man die Kosten der Beförderung per Achse nur gleich $^1/_6$—$^1/_8$ Kop. per 1 Pud und 1 Werst (= 20,6 Pf. bis 15,4 Pf. pro tkm) für kurze Entfernungen, $^1/_{10}$ Kop. pro Pudwerst (12 Pf. pro tkm) für weitere Entfernungen[2] und die Eisenbahntarife $^1/_{24}$ Kop. (= 5 Pf. pro tkm) berechnet, so muß sich in diesem Falle der Eisenbahntransport billiger als

---

[1] Soetbeer: Conrads Jahrbücher für Nationalök. u. Stat. III. Folge 11. Bd. (1896) S. 865.

[2] Materialien zur Durchsicht der russ. Eisenbahnen im Jahre 1893. Heft 5.

der Transport per Achse, etwa um 8—12 Kop. per Pud auf den Strecken von 100 Werst (oder 10 bis $15^{1}/_{2}$ Mark pro Tonne auf 100 km) stellen.

Der Unterschied zwischen den Transporten auf weitere Entfernungen ist so groß, daß die Beförderung erst durch die Eisenbahnen überhaupt ermöglicht wurde.

Auch auf dem Wege der Herabsetzung der Tarife gelangt man in dieser Hinsicht zu bedeutenden Resultaten. Wie schon oben erwähnt, zahlte man in früheren Zeiten für die Beförderung von Getreide $^{1}/_{24}$ Kop. pro Pudwerst (= 5,14 Pf. pro tkm) ohne alle prozentuale Streckenermäßigung; nach dem Tarif im Jahre 1895 betrug bei den durchschnittlichen Entfernungen von 670 Werst (717 km) der Einheitssatz für 1 Pud und 1 Werst $^{1}/_{51}$ Kop. (= 2,42 Pf. per tkm), also macht der Unterschied auf einer Strecke von 717 km 19,50 Mk. pro Tonne aus.

In Wirklichkeit ist die Verbilligung der Transporte für die baltischen Häfen und die Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres sehr verschieden.

Die durchschnittlichen Einheitssätze für 1 Pud und 1 Werst bei der Beförderung von Getreide zu den Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres sind folgende:

Nach	wenn 1 Pud durchschnittlich		die Einheitssätze	
	durchlaufen hat Werst	gezahlt hat Kopeken	für 1 Pud und 1 Werst betragen hat Kopeken	pro Tonnenkilometer in Pf.
Odessa	279	8,15	$^{1}/_{34}$	3,63
Nikolajew	257	7,65	$^{1}/_{34}$	3,63
Sewastopol	434	8,92	$^{1}/_{49}$	2,52
Feodossia	192	5,27	$^{1}/_{36}$	3,44
Genitschesk	101	3,70	$^{1}/_{27}$	4,57
Mariupol	203	7,25	$^{1}/_{28}$	4,41
Taganrog	207	6,90	$^{1}/_{30}$	4,11
Rostow	246	8,16	$^{1}/_{30}$	4,11
Noworossijsk	347	10,91	$^{1}/_{32}$	3,85
Durchschnittlich	252 (270 km)	7,43	$^{1}/_{33}$	3,74

Infolge der durchschnittlichen geringen Transportlänge der Getreidefrachten kann hier die Erniedrigung der Tarife nicht bedeutend sein.

Ein sicheres Material über die Erniedrigung für eine gegebene Periode besitzen wir nicht, doch gewinnen wir ein ungefähres Urteil, wenn wir die oben bezeichneten durchschnittlichen Einheitssätze für das Pudwerst mit den

sogenannten Maximalsätzen vergleichen, nach welchen anfangs in den meisten Fällen das Getreide gefahren wurde. Diese Sätze betrugen 1/24 Kop. für Getreide und 1/18 Kop. für Ölsamen pro Pudwerst, und im Vergleich mit diesen Sätzen sind die gegenwärtigen Tarife bei der durchschnittlichen Entfernung von 252 Werst niedriger: um 2—3 Kop. [2,60—4 Mk. pro Tonne] für Getreide und bis 5 Kop. [6,60 Mk. pro Tonne] für Ölsamen.

Eine weit größere Verbilligung kann man konstatieren für die landwirtschaftlichen Rayons, welche das Getreide nach baltischen Häfen versenden. Nach den Materialien von 1895 hat ein Pud Getreide durchschnittlich durchlaufen:

Nach	ein Pud hat durchschnittlich		die Einheitssätze	
	durchlaufen in Werst	gezahlt in Kop.	für 1 Pud und 1 Werst betragen hat in Kop.	für Tonnenkilometer in Pf.
Petersburg	1053	17,71	1/59	2,09
Reval	1394	21,95	1/64	1,93
Riga	1048	17,61	1/60	2,06
Libau	1231	20,56	1/60	2,06
Königsberg	1153	19,41	1/59	2,09
Danzig	1250	20,00	1/63	1,96
Durchschnittlich	1188 (1271 km)	19,54	1/61	2,02

Die Feststellung der hiermit zu vergleichenden Kosten für frühere Zeiten ist sehr schwierig. Dies ergiebt sich nicht nur infolge der Schwierigkeit, das ganze Tarifmaterial aus entfernten Jahren zu sammeln, sondern auch infolge des allgemeinen Charakters des Tarifwesens auf den russischen Eisenbahnen bis zum Übergange der letzteren unter die Aufsicht und die Leitung des Staates. Jede Eisenbahn stellte selbständig für sich die Tarife fest, es gab weder eine allgemeine Tarifformel, noch gab es Tarifschemas für die Eisenbahnen. Die Tarife der verschiedenen Verkehrsrichtungen standen in keinem ständigen, näher bezeichneten Verhältnisse zu einander, so daß die für eine Verkehrsrichtung festgesetzten Materialien keinen hinreichenden Grund für die Entscheidung der allgemeinen Lage der Dinge darstellen konnten; dabei wurden in Ermangelung direkter Tarife die gesamten Transportpreise nach der Summe der Beförderungskosten der einzelnen Bahnen berechnet.

Die folgenden offiziellen Mitteilungen entnahm ich aus der Zeitschrift des Finanzministeriums „Russische Ökonomische Rundschau“[1], namentlich

[1] 1897 Monat September S. 172—79.

für die Zeit vom Ende der siebziger Jahre bis zur Gegenwart, von den wichtigsten Stationen der verschiedenen Produktionsgebiete nach Libau, Petersburg und Riga (siehe Tabelle XII). Dieses Material umfaßt eine bedeutende Zahl der in den fruchtbarsten Rayons gelegenen Stationen, welche das Getreide nach den Häfen des Baltischen Meeres verschicken, und führt zum endgültigen Schlusse, daß vom Ende der siebziger und Anfange der achtziger Jahre bis zur Gegenwart eine stufenmäßige Erniedrigung der Getreidetarife in dieser Hinsicht eingetreten ist.

Für die nördlichen Schwarzerdegebiete beschränkte sich die Erniedrigung z. B. nach Libau in seltenen Fällen auf 3—4 Kop., durchschnittlich belief sie sich auf 7—8 Kop. für 1 Pud (oder Mark 9,2—10,5 für 1 Tonne). Für die weiter entlegenen Gouvernements war die Herabsetzung noch stärker, namentlich für Saratow, Samara, Poltawa, Tambow, auf 12—16 Kop. für 1 Pud (15,8—21,1 Mk. per Tonne), für Orenburg sogar 17,2 Kop. (22,66 Mk. per Tonne). Bei der Betrachtung dieser Tabelle darf man nicht unterlassen, auf die allgemeine Bewegung der Getreidetarife für die ganze Periode aufmerksam zu machen.

Zunächst tritt die Ermäßigung um so deutlicher hervor, je weiter entfernt die Gebiete liegen; die zweite Eigentümlichkeit ist die, daß die stufenmäßige Erniedrigung für einige Stationen im Jahre 1887 aufhört, die im nächsten Jahre eingeführten Tarife aber erscheinen immer höher. Für einige Stationen war die Erhöhung so groß, daß sogar die gegenwärtigen Frachtsätze höher blieben als die im Jahre 1887. Die Ursache dieser außerordentlichen Erniedrigung der Tarife im Jahre 1887 wurde bereits früher erklärt.

An die Erörterung über die Gestaltung der Eisenbahnfrachtsätze lassen sich zweckmäßigerweise noch einige kurze Bemerkungen über die Entwicklung der Frachten auf den Wasserstraßen und auf See anknüpfen.

Allerdings hat Rußland eine große Anzahl schiffbarer Wasserläufe, die in der That einen beträchtlichen Teil des Gesamttransportes an Gütern übernehmen.

Es ist auf den sämtlichen Flüssen des europäischen Rußlands befördert worden, in Tausenden Tonnen:

	1876[1]	1882	1886	1890	1895	1896	1897
Getreide[2] . .	1368	1347	1955	1734	3007	2822	2991
Mehl. . . .	602	375	690	530	724	847	821

[1] Die Zahlen sind der offiziellen Ausgabe des statistischen Sammelwerkes des Ministeriums der Verkehrsanstalten entnommen.

[2] Roggen, Weizen, Hafer und Gerste.

Die Frachtsätze auf den Wasserstraßen sind ebenso wie die Bahnfrachten stark gefallen, insbesondere diejenigen auf der Wolga und auf dem mit ihr zusammenhängenden Mariensystem, die für den Transport von Getreide in erster Linie in Betracht kommen. Es betrugen die Durchschnittsfrachten auf der Wolga nach Rybinsk von[1]:

im Jahre	Werstentfernung bis Rybinsk									
	1073		1229		1582		1744		1961	
	Simbirsk		Samara		Balakowo		Saratow		Kamyschin	
	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour	I. Tour	II. Tour
	Mittelfracht in Kopeken pro Pud									
1879	7,3	5,3	9,6	6,6	11,0	7,2	11,6	7,3	12,4	8,0
1882	6,8	6,3	8,4	7,0	9,2	7,8	10,3	8,5	11,3	9,8
1884	6,9	5,1	8,5	6,3	9,6	7,2	10,6	7,7	11,5	8,4
1887	5,2	4,7	5,7	4,8	6,6	5,8	6,9	6,8	7,5	6,5
1889	2,7	—	3,4	—	4,2	3,5	4,0	4,2	5,8	3,2
1893[2]	—	—	5,2	4,8	—	—	6,2	7,9	—	—

Nach dem Mariensystem waren die Frachtsätze nach Petersburg:

im Jahre	I. Tour			II. Tour		
	Minimum	Maximum	Mittel	Minimum	Maximum	Mittel
	Kopeken pro Pud					
1879	12,0	12,9	12,5	12,5	14,0	13,0
1884	11,5	12,6	12,0	11,5	13,0	12,2
1887	10,3	10,8	10,5	9,4	10,2	9,8
1889	8,8	9,3	9,0	8,7	9,1	8,9
1893[2]	8,0	9,0	8,5	—	—	—
1895[3]	6,0	7,0	6,5	—	—	—

Hiernach ergiebt sich, wie stark in den letzten Jahren die Wasserfrachten im Preise gesunken sind.

Auch der Preis der Seefrachten von russischen Exporthäfen nach den ausländischen Bestimmungshäfen ist in den letzten Zeiten außerordentlich gefallen und scheint noch weiter zu sinken.

---

[1] Mertens: Rußlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Allg. Statist. Archiv 1892 S. 566 u. 571.

[2] Statistik des Verkehrsministeriums Bd. 38, Abt. V.

[3] Ebenda; auch Ballod: Die wirtschaftliche Lage Rußlands. Schmollers Jahrbuch 1898 S. 112.

Tabelle XII. **Die Eisenbahnfrachtsätze**

Gebiete	Gouvernements	Eisenbahnlinien	Von Versandstation	Entfernung Werst
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Solntzewo	1306
	=	=	Bielgorod	1404
	=	Kursk-Woronesh	Kursk	1253
	=	=	Lgow	1184
	Tambow	Südost	Grjäsi	1391
	=	=	Borissoglebsk	1590
	Tula	=	Werchowje	1192
	Orel	=	Jeletz	1293
	=	Orel-Riga	Orel	1106
	Pensa	Syzran-Wjasjäm.	Pensa	1750
	=	=	Baschkakowo	1592
	Tambow	=	Morschansk	1499
	Tula	=	Tula	1190
	Rjäsan	=	Rjäsk	1335
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	1879
	=	=	Ekaterinowka	1741
	Simbirsk	Syzran-Wjasjäm.	Kusnetzk	1863
	Samara	Samara-Slatoust	Samara	2115
	=	=	Sorotschinskaja	2349
	Orenburg	=	Orenburg	2508
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Poltawa	Charkow-Nikolajew	Poltawa	1389
	=	=	Krementschuk	1208
	Charkow	=	Charkow	1336
	Woronesh	Südost	Woronesh	1482
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Orel	Orel-Riga	Orel	936
	=	Südost	Jeletz	1223
	Tambow	=	Tambow	1353
	=	=	Borissoglebsk	1420
	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Kursk	1083
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Samara	Samara-Slatoust	Samara	1945
	Orenburg	=	Orenburg	2338
	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	1709
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Woronesh	Südost	Woronesh	1312

(einschl. Nebengebühren) für Getreide.

Nach Libau für ein Pud in Kopeken								
1877	1878	1879	1880	1881	1882	1883	1884	1885
27,09	—	28,63	—	26,58	—	—	24,75 / 25,69	23,38 / 27,19
31,17	—	32,71	—	30,66	—	—	28,83 / 27,19	26,45 / 27,19
—	29,50	31,35	—	—	—	—	26,01 / 24,61	20,89 / 26,01
—	28,49	26,01	—	—	—	—	26,01 / 27,00	25,60 / 26,01
—	—	32,13	—	31,54	—	31,49	31,49	31,49
—	—	37,65	—	37,10	—	34,56	31,57 / 33,47	—
—	—	28,79	—	29,42	—	27,96	27,96	27,96
—	—	30,36	—	29,68	—	29,68	28,53	27,57
—	—	24,45	—	25 67	—	24,14	23,91	24,17
—	—	36,47	—	36,85	35,34	35,53	33,56	35,54
—	—	35,39	—	36,21	35,07	33,83	31,86	31,86
—	—	—	33,35	34,81	33,34	32,61	30,65 / 33,44	31,76 / 33,67
—	—	—	27,93	26,34	—	25,56	25,56	24,04
—	—	—	29,38	29,38	—	27,76	27,76	27,76
—	—	—	40,40	40,40	39,60	38,96	38,96	36,00
—	—	—	38,72	38,72	38,68	37,18	35,21 / 37,23	35,61
—	—	—	38,06	37,57	36,45	36,70	36,70	36,70
—	—	—	—	42,57	41,51	41,72	41,72	38,27
—	—	—	—	47,79	46,73	46,88	47,14	44,11
—	—	—	—	50,67	49,61	49,76	49,76	47,78 / 50,81
—	—	—	—	35,06	—	33,76	33,76	31,10
—	—	—	—	38,65	—	—	33,71	31,71
—	—	—	—	34,32	—	30,46	30,46	—
—	—	—	—	—	—	—	32,61	32,44

Nach Riga für ein Pud in Kopeken									Eingetretene Frachtermäßigungen im Jahre 1899 gegen
1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889–93	1893–97	1897–99	1883
21,67	21,67	21,67	21,67	19,45	21,64	21,57	19,56	18,94	2,73
25,99	26,04	26,04	26,04	22,29	23,36	23,32	21,38	21,18	4,81
34,82	34,62	33,75	33,75	28,89	27,51	25,25	23,27	23,17	11,65
31,13	31,13	31,13	31,13	28,95	28,92	26,97	23,82	23,75	7,38
21,79	23,61	24,89	21,84	19,15	22,68	21,57	21,05	20,71	1,08
40,01	38,27	38,49	38,49	33,57	27,70	26,98	28,12	28,30	11,71
47,87	48,09	48,09	48,09	45,85	36,10	32,81	31,34	31,71	16,16
36,39	36,51	36,19	36,19	30,57	27,75	26,92	26,19	26,25	10,14
30,11	30,11	30,36	30,36	27,17	27,51	25,96	22,93	22,81	7,30

Tabelle XII.

Gebiete	Gouvernements	Eisenbahnlinien	Von Versandstation	Entfernung Werst
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Solntzewo	1306
	„	„	Bielgorod	1404
	„	Kursk-Woronesh	Kursk	1253
	„	„	Lgow	1184
	Tambow	Südost	Grjäsi	1391
	„	„	Borissoglebsk	1590
	Tula	„	Werchowje	1192
	Orel	„	Jeletz	1293
	„	Orel-Riga	Orel	1106
	Pensa	Sysran-Wjasjäm.	Pensa	1750
	„	„	Baschkakowo	1592
	Tambow	„	Morschansk	1499
	Tula	„	Tula	1190
	Rjäsan	„	Rjäshsk	1335
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	1879
	„	„	Ekaterinowka	1741
	Simbirsk	Sysran-Wjasjäm.	Kusnetzk	1863
	Samara	Samara-Slatoust	Samara	2115
	„	„	Sorotschinskaja	2349
	Orenburg	„	Orenburg	2508
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Poltawa	Charkow-Nikolajew	Poltawa	1389
	„	„	Krementschuk	1208
	Charkow	„	Charkow	1336
	Woronesh	Südost	Woronesh	1482
Nördliche Schwarzerde-Gouvernements	Orel	Orel-Riga	Orel	—
	„	Südost	Jeletz	—
	Tambow	„	Tambow	—
	„	„	Borissoglebsk	—
	Kursk	Kursk-Chark.-Sewast.	Kursk	—
Östliche und nordöstliche Gouvernements	Samara	Samara-Slatoust	Samara	—
	Orenburg	„	Orenburg	—
	Saratow	Rjäsan-Uralsk	Saratow	—
Mittel-Schwarzerde-Gouvernements	Woronesh	Südost	Woronesh	—

[1] Tariffammlung von 1897.

(Fortsetzung.)

Nach Libau						Eingetretene Frachtermäßigungen einschl. Nebengebühren in Kopeken für ein Pud im Jahre 1899 gegen				
Für ein Pud in Kopeken										
1886	1887	1888	1889–93	1893–97	1897–99 [1]	1877	1878	1879	1880	1881
24,26	17,79	24,54	23,04	22,78	22,76	4,33	—	—	—	—
24,45	21,72	26,23	23,80	23,69	23,61	7,56	—	—	—	—
23,01	20,46	23,77	22,94	22,45	22,30	—	7,20	—	—	—
26,01	20,57	23,77	22,94	21,98	21,70	—	6,79	—	—	—
31,49	25,29	26,89	25,52	23,58	23,50	—	—	8,63	—	—
—	30,46	30,39	28,20	25,21	25,22	—	—	12,43	—	—
27,96	23,38	24,84	23,98	21,95	21,68	—	—	7,11	—	—
28,53	24,92 ¦ 23,07	24,84	24,55	22,78	22,65	—	—	7,71	—	—
—	21,96 ¦ 20,96	23,04	23,04	21,24	20,98	—	—	3,47	—	—
—	32,95	30,72	28,67	26,52	26,61	—	—	9,86	—	—
—	31,86	30,72	27,70	25,23	25,24	—	—	10,15	—	—
—	30,61 ¦ 29,93	30,13	26,93	24,46	24,43	—	—	—	8,92	—
24,04	20,94	22,35	21,31	21,93	21,76	—	—	—	6,17	—
28,62	25,33	27,21	24,70	23,45	23,01	—	—	—	6,37	—
—	34,55	29,21	28,11	27,58	27,73	—	—	—	12,67	—
—	32,18	30,89	28,67	26,45	26,53	—	—	—	12,19	—
—	36,70	29,90	28,67	27,45	27,59	—	—	—	10,47	—
—	33,57	29,02	28,21	29,51	29,77	—	—	—	—	12,80
—	42,18	33,67	32,05	31,43	31,80	—	—	—	—	15,99
47,78	45,85	37,41	34,05	32,73	33,48	—	—	—	—	17,19
31,10	26,23	27,56	23,72	23,56	23,48	—	—	—	—	11,58
31,10	26,23	24,19	23,72	22,65	22,52	—	—	—	—	16,13
—	24,80	27,21	23,80	23,13	23,02	—	—	—	—	11,30
—	29,68	28,98	27,19	24,33	24,16	—	—	—	—	—

	Nach Petersburg								Eingetretene Frachtermäßigungen im Jahre 1899 gegen
Entfernung	für ein Pud in Kopeken								
Werst	1883	1885	1886	1887	1888	1889–93	1893–97	1897–99	1883
967	26,96	26,96	26,96	21,27	21,64	21,31	20,02	19,31	7,65
1031	25,70	25,70	25,70	22,30	22,95	22,83	20,63	20,08	5,62
1060	31,75	31,75	31,75	26,75	26,20	24,75	20,87	20,43	11,32
1256	30,45	30,45	30,45	28,96	28,00	26,47	22,47	22,33	8,12
1111	23,25	23,25	23,25	21,74	22,30	21,31	21,28	21,04	2,21
1645	32,29	32,29	32,29	28,70	26,49	26,48	25,66	25,70	6,59
1417	32,02	32,02	32,02	26,43	26,43	26,43	23,79	23,72	8,30
2038	40,32	41,80	41,80	41,80	34,79	32,32	28,88	29,11	11,21
1166	32,24	30,35	30,35	26,70	26,69	25,46	21,73	21,55	10,69

Nach Angaben von Broomhall's „Corn trade year book“ 1896[1] betrugen die Frachtsätze für die Seebeförderung von Weizen nach Häfen Englands für 1 Quarter (= ungefähr 217,7 kg) in Schilling von

	1872	1882	1894	1895	1896
Häfen des Schwarzen und Asowschen Meeres	$8\frac{1}{2}$	$5\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	2	$2\frac{1}{8}$
„ „ Baltischen Meeres	2	2	—	1	$1\frac{1}{4}$

Aus dieser Zusammenstellung läßt sich leicht erkennen, wie allgemein der Niedergang der Seefrachten von den russischen Häfen nach England in den letzten 25 Jahren gewesen ist. Die Ermäßigungen waren besonders groß für die südlichen Häfen und betrugen in dem Zeitraume 1872—1896 für 1 Quarter $6\frac{3}{8}$ Sch. (= 30 Mk. pro Tonne), während sie für die baltischen Häfen in derselben Zeit 9 Pence für 1 Quarter (= 3,51 Mk. für 1 t) ausmachten.

Die nachfolgende Tabelle enthält die Frachten, zusammen mit den Versicherungsprämien berechnet, für die Beförderung von Weizen von den einzelnen russischen Häfen nach London in der Zeit von 1885—1896 pro 1 Pud in Kopeken[2].

Jahr	Petersburg	Riga	Reval	Libau	Odessa	Nikolajew	Taganrog	Rostow	Noworossijsk
1885	5,01	4,68	5,44	5,49	8,89	10,10	11,91	—	—
1886	4,63	4,28	5,15	5,01	7,33	9,20	10,38	—	—
1887	5,51	5,67	6,70	6,45	10,83	11,26	13,55	—	—
1888	7,16	6,83	8,27	7,23	13,00	14,47	16,93	—	—
1889	6,52	5,52	6,31	5,88	11,27	12,35	15,06	16,11	13.00
1890	3,98	4,52	4,96	4,81	8,59	9,71	11,93	12,34	9,81
1891	4,62	4,85	5,76	4,95	11,10	12,61	13,37	12,77	10,37
1892	4,06	4,66	4.76	4,78	8,13	9,63	12,32	15,68	9,87
1893	—	4,35	5,42	4,88	8,16	10,34	—	12,14	8,70
1894	—	3,33	4,28	4,25	8,22	8.93	—	10,17	8,22
1895	—	4,09	4,51	4,33	7.56	8,90	—	9,74	7,97
1896	—	4,35	4,99	4,38	8,14	9,19	—	11,29	7,99

Aus dieser Tabelle ersieht man, daß die Seefrachten von den russischen Häfen seit einem Jahrzehnt in stetem Sinken begriffen sind, wenn auch nicht in solchem Maße wie in dem Zeitraume von 1872—1884. Wir bemerken den größten Niedergang der Frachtsätze bei Taganrog, Rostow und Noworossijsk, woselbst sich die Beförderung von Weizen nach England seit 1889 ungefähr um 5 Kop. pro 1 Pud (= 6 Mk. pro Tonne) verbilligt hat.

[1] S. 14—16.

[2] Materialien zur Durchsicht der Getreidetarife der russischen Eisenbahnen von 1889 und 1896 Heft V S. 3—16.

Von anderen Häfen waren die Ermäßigungen geringer: sie betrugen gegenüber dem Sexennium 1885—1890 für die Zeit von 1891—1896 $1^1/_4$ bis $1^1/_2$ Kop. pro 1 Pud (= 1,56—1,88 Mk. pro 1 t), wie man aus folgender Zusammenstellung sieht.

	Durchschnittliche Frachtsätze 1885—1890 Kop. pro 1 Pud	Mk. pro 1 t	Durchschnittliche Frachtsätze 1890—1896 Kop. pro 1 Pud	Mk. pro 1 t
Riga . . .	6,14	8,08	4,95	6,52
Libau. . .	5,81	7,65	4,59	6,05
Odessa . .	9,98	13,15	8,55	11,27
Nikolajew .	11,13	14,67	9,93	13,09

Es bleibt mir nur noch übrig, dieser Tabelle hinzuzufügen, daß die Seefrachten stets großen Schwankungen unterworfen sind. Außerordentliche Steigerungen der Frachtsätze hatten in den Jahren 1888 und 1891 stattgefunden — 1888 infolge einer großen russischen und einer kleinen amerikanischen Ernte, sowie infolge eines hohen Standes des Rubelkurses — 1891 wegen des drohenden Ausfuhrverbotes, das der Ausfuhr einen scharfen Antrieb gegeben hat.

Im ganzen tritt uns aber ein namhafter Rückgang in der Höhe der Seefrachten entgegen, so daß auch dieser Faktor in der Gesamtrechnung dazu beigetragen hat, dem Exporteur die Möglichkeit zu geben, der weichenden Preisbewegung für Weizen und Roggen auf dem Weltmarkte folgen zu können[1].

[1] Dr. Soetbeer (in Conrads Jahrbüchern für Nationalök. u. Stat. III. Folge 11. Bd. 1896) giebt noch folgende Tabellen an, welche zu demselben Resultate führen.

Durchschnittl. Frachtsätze für Beförderung von Getreide von Odessa nach Hull, London, Antwerpen oder Rotterdam

im Jahre	Schilling und Pence für 1 Ton*
1883	16 sh
1884	13 „
1885	11 „ $7^1/_2$ d
1886	9 „ 5 „
1887	12 „ 4 „
1888	16 „ 9 „
1889	14 „ $10^1/_2$ „
1890	12 „ — „
1891	15 „ — „
1892	9 „ 6 „
1893	9 „ 9 „
1894	9 „ 9 „
1895	9 „ 6 „

im Jahre	Durchschnittl. Frachtsätze für Beförderung von Roggen nach Hamburg von Odessa (Mark für 1 Tonne)	Durchschnittl. Preise für Roggen aus dem südlichen Rußland in Hamburg ohne Zoll (Mark für 1 Tonne)
1883	16,57	140,50
1885	12,18	118,70
1888	17,33	111,00
1890	12,55	127,30
1895	10,04	89,50
1895 gegen 1883	— 6,53	— 51,00

* Ton = 1015 kg; sh = 1,02 Mk.

Als eine der Ursachen der Verringerung der Transportkosten kann man auch die Beförderung des Getreides in geschüttetem Zustande ansehen. Jedenfalls ist diese Transportart für die Entwicklung des Getreideabsatzes in Rußland von ganz besonderer Wichtigkeit.

Das Quantum Getreide, welches alljährlich in Rußland auf Eisenbahnen und auf den Flüssen bewegt wird, beträgt im Durchschnitt circa 75 Mill. Tschetwert (1 Tschetwert = 2,099 hl)[1]. Da nun durchschnittlich ein Sack 1/2 Tschetwert faßt, so ergiebt sich daraus, daß allein zur Fortbewegung des auf Eisenbahnen und Wasserstraßen zur Beförderung gelangenden Getreides 150 Mill. Säcke erforderlich werden. Der Wert eines Sackes beim Ankaufe schwankt zwischen 13—30 Kop., oder kann durchschnittlich zu 20 Kop. angenommen werden. Der Roggensack hält etwa 3—4 Reisen aus. Die jährliche Abnutzung der enormen Menge von Säcken, die beim Getreidetransport in Rußland Verwendung finden, kann auf mindestens 4 1/2 Mill. Rubel veranschlagt werden; hierzu sind noch die Kosten des Rücktransportes der leeren Säcke zu rechnen, die ebenfalls nicht unbedeutend sind und von der Entfernung abhängen.

Der russische Getreidehandel würde um den großen Betrag, der durch die Verladung des Getreides in Säcken, wie durch deren Rücktransport verloren geht, billiger liefern können, wenn der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande allgemeinen Eingang fände. In der That gehen nun auch die Bestrebungen dahin, den Transport des Getreides in geschüttetem Zustande zu verallgemeinern. Seitdem damit im Jahre 1887 auf der Linie Riga-Zarizyn der Anfang gemacht worden ist, sind immer mehr Bahnen dieser Form des Getreidetransportes gefolgt, und in der zweiten Hälfte des Jahres 1893 ist auf einem Kongresse sämtlicher Bahnen Rußlands der Beschluß gefaßt worden, sowohl die Einrichtung der Wagen als auch die Regeln für den Transport solcher Sendungen, die z. B. für den Transport auf den Bahnen Riga-Zarizyn ausgearbeitet wurden, für das gesamte Eisenbahnnetz des russischen Reiches anzunehmen[2].

---

[1] Vgl. Mertens: Rußlands Bedeutung für den Weltgetreidemarkt. Statist. Archiv II. Jahrgang S. 601 ff.

[2] Der Inhalt der Verordnung vom 18. Juli 1892, betr. die Beförderung von Getreide in loser Schüttung, ist folgender (veröffentl. in der Zeitschrift des Minist. des Verkehrswesens vom 1. Sept. 1892): Sämtliche Eisenbahnen, mit Ausnahme der schmalspurigen, müssen auf Wunsch der Versender, sowohl im Binnen- als im direkten Verkehr, Roggen, Weizen, Hafer, Gerste, Buchweizen, Mais, Erbsen, Bohnen u. s. w. (aber nicht Mehl, Kleie, Graupen u. s. w.) in loser Schüttung befördern. Das Zusammenladen verschiedener Arten der bezeichneten Güter in denselben Wagen ist nicht zulässig. Der Verschluß der Wagenthüren wird seitens der Eisenbahnen durch Vor-

In welchem Umfange diese Transporte sich entwickelt haben, läßt sich — nach Mertens — deutlich für die Strecke Riga-Zarizyn erkennen. Hier waren von den mit Getreide beladenen Wagen solche, die Getreide in geschüttetem Zustande enthielten,

1887: 3,91 %
1888: 14,85 %
1889: 22,43 %
1890: 37,90 %
1891: 51,20 %

Es hat darnach der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande stetig und stark zugenommen. Ähnlich dürften sich die Verhältnisse bei den übrigen großen Exportbahnen entwickelt haben, doch liegen hierüber zahlenmäßige Nachweise nicht vor.

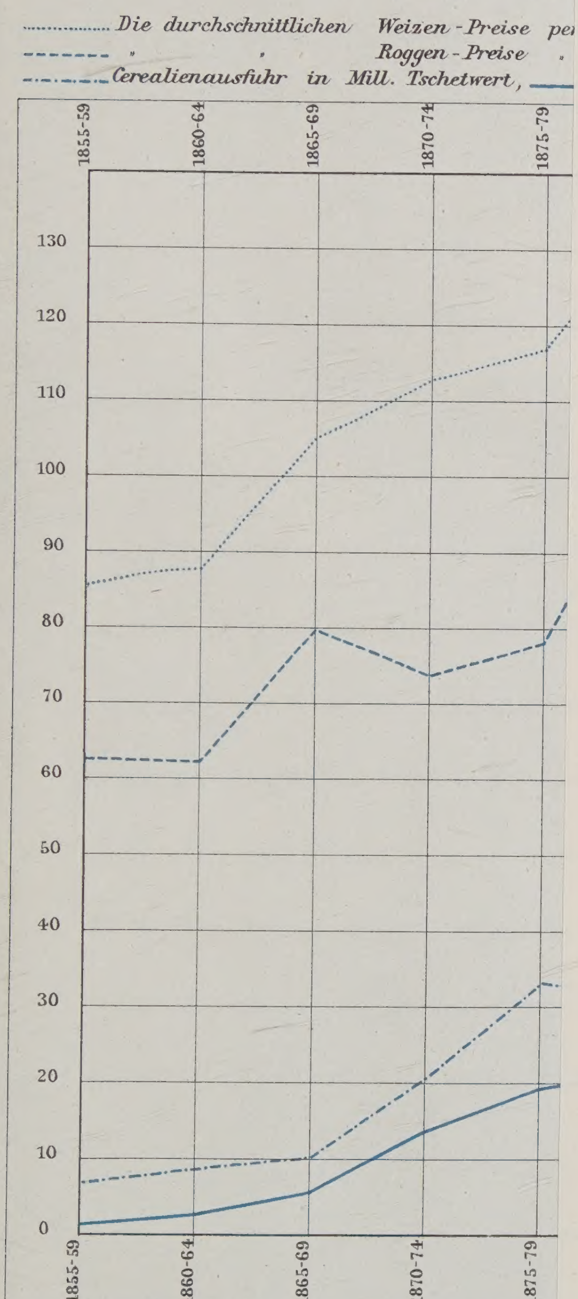
Eine überaus beträchtliche Steigerung dürfte der Transport von Getreide in geschüttetem Zustande aber erfahren, wenn die Anlage öffentlicher Lagerhäuser und Elevatoren, die eine bequeme Aufnahme des in geschüttetem Zustande angelangten Getreides zulassen, in systematischer Weise vollendet sein wird. Die letzteren haben sich aber in der letzten Zeit stark entwickelt, und man arbeitet mit eiserner Energie an der schnellen Durchführung des Lagerhaussystems. Das läßt mit großer Bestimmtheit erwarten, daß dort schon im Laufe einiger Jahre eine ganz bedeutende Verringerung der Transport- und Platzkosten eintreten, und damit die Stellung Rußlands auf dem Weltmarkte noch wesentlich günstiger werden wird.

---

satzstücke bewirkt. Der Wunsch des Versenders, das Gut in loser Schüttung befördern zu lassen, muß auf dem Frachtbriefe ausgesprochen werden. Für die Benützung der Vorsatzbretter an den Thüren sind ferner 50 Kop. (seit 1894 75 Kop.) für jeden Wagen auf die ganze Beförderungsstrecke zu entrichten.

Pierer'sche Hofbuchdruckerei Stephan Geibel & Co. in Altenburg.

Diagramm



Die durchschnittlichen Weizen-Preise pe
" " Roggen-Preise "
Cerealienausfuhr in Mill. Tschetwert,
1855-59
1860-64
1865-69
1870-74
1875-79
130
120
110
100
90
80
70
60
50
40
30
20
10
0